Année ◪ N 415 — 50 centimes — 1er Septembre 1906 ◪ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO:

Un hors-texte en couleur : DELAPLANE

GUIGNARD A BERLIN

Le Kronprinz félicite le coureur français et lui remet un porte-cigarettes en argent ciselé.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◪ Fermes & Châteaux ◪ Femina
Musica ◪ Le Petit Magazine de la Jeunesse
11, Avenue de l'Opéra ✠ Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ 24 francs
Étranger „ „ „ „ „ „ 28 ◪
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PNEU CUIR **VULCAN**

Arrivé SEUL

CONCOURS DU BANDAGE 1905

P. BUCHILLET & Cie

20, Rue Brunel, PARIS

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS

" L'ALBATROS "

H. BILLOUIN, Ingén.-const.
104, avenue de Villiers, Paris.

Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. 120f; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande, route et course, 2 à 6 chevx dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.

PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

GLADIATOR

18, Bd Montmartre — 62, Av. de la Gde Armée

Demandez les CATALOGUES 1906

Gladiator

CYCLES OU AUTOS

qui sont envoyés franco — Ils vous intéresseront certainement

Direction & Usines : PRÉ St GERVAIS (Seine)

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)

DURANDAL

Le meilleur
Le moins cher

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

SUSPENSOIR MILLI
élastique sans sous-cuisses
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES
BANDAGES CURATIFS, BAS-V
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marce

Se Méfier des Contrefaçons

POUR

MAIGRIR

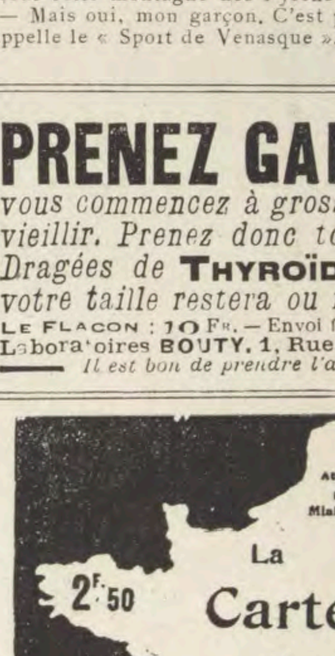
sans nuire à la santé, prenez
Thé Mexicain du Dr JAW
Seul remède végétal et inoffensif
maigrir sûrement et sans régime. R
les hanches et le ventre, efface
double menton et amincit la tail
Cure idéale pour rester jeune et mi
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr.; 6 Boîtes 28f fco mandat
dans toutes Pharmacies.

Pharie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Pneumatiques-cuir

Samso

Breveté S.G.D.



Antidérapan
imperfora
aussi bons pour l
que pour la vi

10, rue Franç
PARIS
Adr. Télégr. Pne

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Bo
Bruxelles, Chicago, G
Londres, New-York, Vi
Milan.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je demande la croix parce que mon projet sauverait bien des existences ! Il s'agirait simplement de construire des passages souterrains pour les cycles et les autos au-dessous des barrières de chemin de fer.

— Tu sais, si tu continues a crier comme ça, tu peux te fouiller ! Je ne t'achèterai pas d'automobile quand tu seras grand.

— Et où avez-vous vu qu'il y avait des automobiles à Rome et à Athènes ?
— Sur des photographies de ce temps-là !

— Papa, il y a des gens qui montent par-dessus cette montagne des Pyrénées ?
— Mais oui, mon garçon. C'est pour cela qu'on l'appelle le « Sport de Venasque ».

Nouveau ! Un INSTRUMENT surprenant

LE TROMBINO

Vous soufflez DE SUITE sans etudes et sans avoir des connaissances des notes, les plus belles chansons, danses, marches. Sur notre TROMBINO à 18 tons, nouvellement inventé, vous pouvez jouer *La Marseillaise, Marche Lorraine, Le Chant du Rossignol, Marche des Gardes Françaises, Cavalleria Rusticana, Flots du Danube, La Fanfare de Saint-Cloud, Carmen, Daisy Bell, Dans les Gardes Françaises*, et encore environ 800 autres morceaux choisis. Le TROMBINO fait sensation partout d'autant plus qu'en jouant dans une société, quelqu'un dont auparavant personne ne soupçonnait les connaissances en musique, débute comme virtuose sur le TROMBINO. Le TROMBINO est le compagnon le plus fidèle des excursions, promenades à pied, à bicyclette, en voiture et en bateau. Le TROMBINO à 18 tons coûte, avec les instructions faciles à comprendre, pour placer les rouleaux de musique, et une riche liste de chansons, port et emballage libres et sans droits d'entrée, bien nickelé, à 18 tons, 15 francs ; les morceaux, 0f 60. Envoi moyennant l'envoi anticipé de l'argent ou contre remboursement seulement, par la Compagnie Américaine, 67, Lg. K. Perle-aux Taches, Anvers (Belgique)

Pneu-Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad
vous commencez à grossir et grossir
vieillir. Prenez donc tous les jours
Dragées de **THYROÏDINE BOUT**
votre taille restera ou redeviendra s
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun
Il est bon de prendre l'avis d'un medecin.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

Autorisée par le Ministre de la Guerre

2f 50

La Carte (Etat-Major au 200.000e)

Bécherel

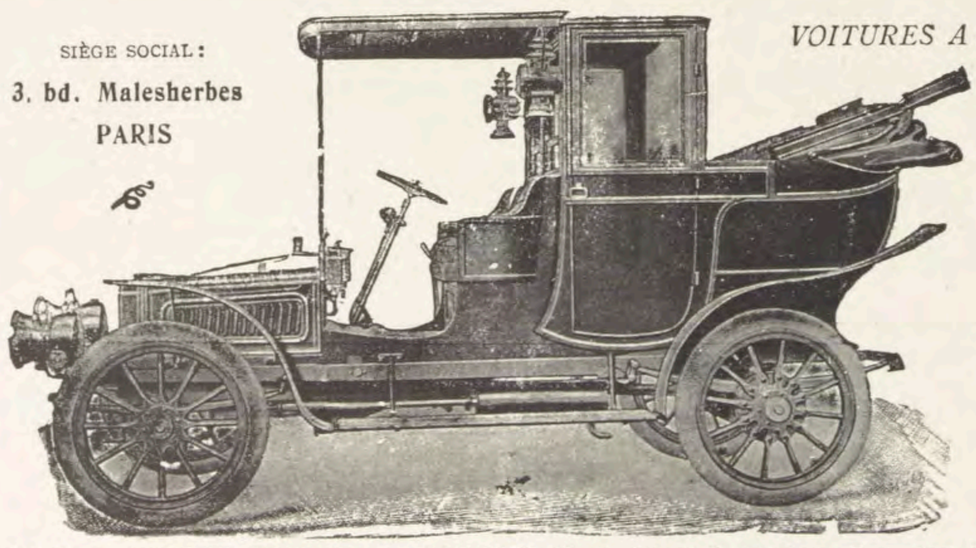
est adoptée par les CYCLISTES et CHAUFFEURS pour son Pliage ; sa Clé ; son Répertoire.

THEUVENY, Éditeur, 80, rue Taitbout, PARIS

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

DECAUVILLE

SIÈGE SOCIAL :
3, bd. Malesherbes
PARIS



VOITURES A 2 & 4 CYLINDRES DE 12 A 61 HP

Châssis blindé

Ateliers à PETIT-BOURG près CORBEIL (S.-&-O.) et 3, boulev. Gouvion-St-Cyr, PARIS

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE.

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cub
Liquides astringen
QUÉRISON RADIC
et rapide des mal
contagieuses ; très
cace dans les mal
de la vessie : cystite
catarrhe, hématur
113, faub. St-Honoré, P

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

1er Septembre 1906 ▱ N° 415
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS ✆ Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

Fantou (Plaque Lumière).

FANTOU, RECORDMAN DE FRANCE DE MARCHE

Fantou, qui avait battu le record des 10 kilomètres à la marche, le 19 août, en 48 m. 36 s. 1/5, a tenté de faire mieux encore à la réunion de Gentilly du 26 août. Malgré son bon service d'entraîneurs, il n'a pas abouti dans sa tentative. Dans les 60 minutes, il a couvert 12 kilom. 015, devant Finiez, second, avec 11 kilom. 755. Il est certain que d'ici peu notre champion parviendra, non seulement à battre le record de France, qui lui appartient, mais encore à approcher le record du monde.

LES COURSES DE COTES

Quelques appréciations sur les épreuves automobiles de côte, à propos de la course classique du mont Ventoux, qui va se courir les 15 et 16 de ce mois

En sport automobile, tout comme pour la course de pure vitesse, la côte n'est point, à beaucoup près, ce qu'un vain peuple pense.

Les gens trop enclins a porter sur toutes choses des jugements superficiels tiennent pour celle-ci le même raisonnement que pour celle-là. Ils discutent le caractère pratique de compétitions mettant aux prises des monstres dont les rapports avec le véhicule de tourisme leur échappe. Et pourtant, combien étroits sont ces rapports, sinon en apparence, du moins dans la réalité? Pas un de ceux qui ont suivi l'évolution de l'automobile n'ignore que si le bon bourgeois peut circuler aujourd'hui sur les routes avec une voiture robuste, légère, d'un prix abordable et capable d'abattre régulièrement son trente à l'heure de moyenne, c'est parce que l'admirable terrain d'expériences que sont les autodromes, que nous appelons des circuits, à permis aux champions du volant, de tourner plusieurs heures à une moyenne de cent.

C'est au pied de la côte... Sur la côte, c'est la même chose, et le fait que nous possédons aujourd'hui des voitures capables de se jouer des rampes les plus escarpées est la résultante directe des exploits de ceux qui montèrent Gaillon ou Château-Thierry, a 60 ou 80 à l'heure. Vous souvient-il des voitures de tourisme d'il y a seulement cinq ou six ans, honnêtes marcheuses en palier, mais se transformant en escargots asthmatiques dès qu'il s'agissait pour elles d'escalader la moindre côte? Combien de fois n'avons-nous pas pesté en nous voyant dans l'obligation de débarquer nos passagers pour alléger le travail d'un moteur insuffisant et lui permettre de mener sa tâche a bien! Aujourd'hui, ce contre-temps n'est plus qu'un rêve et le moins convenable des « tacots » se joue des rampes les plus pénibles. Résultat pratique, on ne le répdterajamais assez des courses dont il est question ici.

D'ailleurs, il faut reconnaître que la course de côte a été victime de son propre succès, ou, si vous le préférez, des progrès formidables que ses résultats ont permis de réaliser, circonstance curieuse, et cependant toute logique: les engins concurrents sont devenus trop rapides pour les parcours sur lesquels on les conviait à se mesurer, et la plupart des tracés qui furent le théâtre des plus retentissantes courses de côte, ont dû être, bon gré malgré abandonnés. Il semble même que nous touchions au moment où il faudra construire une route spéciale — une piste pourrait-on dire — sur laquelle on fera courir les voitures, en montant, comme on aménage un circuit pour les faire se mesurer en palier!

Une autre solution résiderait dans la limitation de puissance des véhicules appelés à concourir: la formule exacte reste a trouver, mais le principe vient d'en être appliqué avec un très vif succès par l'Automobile Club Vosgien, qui faisait récemment disputer sur la montée classique du ballon d'Alsace une épreuve de touristes commentée ici-même avec tous les éloges mérités par cet intéressant essai.

Avec les restrictions nécessaires pour empêcher l'immixtion du racer actuel, véritable bolide dont aucun obstacle naturel ne saurait, semble-t-il modérer la foudroyante vitesse, on arrivera comme l'ont fait nos amis les Vosgiens, à redonner une vie nouvelle à la si intéressante course de côte.

Intéressante, en effet, cette compétition dans laquelle le moteur travaillant à des régimes variables, parfois très écartés de la valeur normale doit prouver une fameuse souplesse et où le mécanisme d'embrayage est appelé à démontrer une sûreté de fonctionnement à toute épreuve. Je sais bien que nombre de connaisseurs combattent cette opinion et affirment que la course de côte est toujours l'apanage de véhicules truqués ou préparés exceptionnellement pour le genre de travail qui va leur être demandé, mais incapables de remplir convenablement un service général, un *all round work* diraient les Anglais. Mais quand même cela serait, il n'en resterait pas moins établi que les neuf dixièmes des perfectionnements réalisés dans le rendement spécifique du moteur et de la transmission sont le résultat des enseignements ainsi recueillis. Et ainsi se trouverait victorieusement démontrée l'utilité de ce genre de compétitions.

Une conséquence inattendue des progrès réalisés Quoi qu'il en soit, les progrès énormes ainsi réalisés ont, d'année en année, allégé le calendrier des courses de côtes, autrefois si chargé que les concurrents ne savaient plus où donner du volant.

Successivement, la course de la Turbie, Laffray, le Mont-Cenis et Château-Thierry, glorieux champs de bataille témoins de tant d'étapes du progrès automobile, sont devenus des vestiges du passé. Que de souvenirs dans ces quatre noms, depuis les premières années, alors qu'organisateurs et spectateurs craignaient de voir les véhicules rester en chemin, jusqu'aux plus récentes où les pentes se voyaient dévorées de telle façon, que chacun n'éprouvait plus qu'une frayeur : celle du danger présenté par des routes dont le tracé ne répondait plus aux vitesses obtenues, même dans ces montées qui nous avaient paru insurmontables. Et si vous croyez que j'exagère le moins du monde, permettez-moi de vous rappeler qu'en 1901, année ou la course de côte de Laffray fut inaugurée, il se trouva 8 concurrents sur 23 auxquels l'Automobile Club Dauphinois dut refuser son diplôme parce qu'ils étaient restés en chemin ou n'avaient atteint le sommet du village de Laffray qu'à une allure inférieure a 10 kilomètres à l'heure. Tandis que deux ans plus tard, tout le peloton effectuait le parcours avec facilité, le vainqueur dépassant même l'allure de 70 kilomètres à l'heure.

La course du mont Ventoux qui va se disputer dans deux semaines pour la cinquième année consécutive subsiste seule, avec Gaillon, de toute cette cohorte de compétitions fameuses. Elle offre sur toutes ses rivales cet avantage énorme que la circulation y est nulle, puisque le sommet des lacets célèbres forme un cul-de-sac n'aboutissant qu'à l'observatoire qui domine la montagne. En dépit de son tracé, qui menace de ne plus permettre aux voitures de vitesse de déployer tout leur puissance, elle doit néanmoins être conservée comme un champ d'expérience devenu à peu près unique et sans rival dans son genre.

On s'y élève de 1.600 mètres pour un parcours total de 12 kilomètres, soit une moyenne de 8 o/o avec un maximum vers la fin du parcours, juste au moment du coup de collier décisif, de 13 et même 14 o/o.

Pour donner aux profanes une idée de ce que l'on est arrivé à réaliser, il suffit de rappeler qu'en 1906 le temps du conducteur italien Cagno, vainqueur de la course, indiquait une élévation constante d'envrron 1 m. 75 par seconde, ce qui donne le double à peu près de la vitesse fournie par les ascenseurs les plus rapides et les plus puissants. Simple constatation qui souligne d'éloquente façon le travail formidable auquel se trouve ainsi soumis le mécanisme moteur d'une voiture qui accomplit un travail semblable.

Le Ventoux, survivant d'une liste glorieuse. Un autre fait le souligne plus éloquemment encore : il a trait à la course de côte de Château-Thierry qui, jusqu'en 1905 figurait parmi les plus anciennes et par conséquent les plus classiques.

L'an dernier, ap ès avoir songé à supprimer la course, l'*Auto*, journal organisateur du meeting en deux actes que formait Gaillon et Château-Thierry, l'avait maintenu sur la promesse (d'ailleurs réalisée) faite par la municipalité castrothéodoricienne d'exécuter les travaux nécessaires pour le relèvement des nombreux virages que comporte la côte, et l'augmentation de leurs rayons de courbure. Or, bien que l'importance de la force centrifuge se trouvât ainsi, tout naturellement, fort atténuée, la course fit ressortir nettement que nous étions sur la limite, et que des accidents du genre de ceux qui ensanglantèrent autrefois la Turbie étaient à craindre.

***

J'ai dit plus haut qu'un nouvel avenir paraissait s'ouvrir aux organisateurs des courses de côte par l'emploi de la méthode récemment innovée au Ballon d'Alsace, et due à l'initiative du bien connu M. Perrigot, vice-président de l'Automobile Club Vosgien, que son *Code de la route* a rendu populaire dans le monde des fervents du tourisme automobile.

Je ne dis point cependant qu'elle soit idéale, cette méthode, puisque le classement par catégories est basé sur le prix du châssis. Mais, dira-t-on, c'est le prix seul qui importe à l'acheteur. Sans doute, la question du prix est d'importance pour lui, mais il me semble qu'elle ne vient qu'en seconde ligne, après celle de la valeur proprement mécanique du véhicule.

D'autres organisateurs, parmi lesquels il faut citer plus particulièrement le président de l'Automobile Club Dijonnais, le distingué M. Dumont (course du Val-Suzon), les membres du Comité technique de l'Automobile Club de Grande-Bretagne et d'Irlande (Epreuves en côte des Reliability Trials Ecossais), la Commission Sportive de l'Automobile Club d'Amérique (course de Mount-Washington) ont procédé différemment: voulant réaliser ce desideratum essentiel qui consisterait à rendre comparables une voiturette de 6 chevaux et une voiture de course, ils ont employé une formule assez simple qui est la suivante :

On calcule pour chaque véhicule prenant part à l'épreuve l'expression

$$\frac{P\ V}{S}$$

dans laquelle

P est le poids transporté (voiture et voyageurs);

V la vitesse moyenne réalisée dans la côte par le véhicule considéré;

S la surface totale des pistons, admise comme proportionnelle à la puissance motrice.

L'emploi de cette méthode a amené des constatations parfois contradictoires.

L'idée est cependant excellente : elle fournirait d'utiles enseignements aux constructeurs comme aux acheteurs. En effet, de ce qu'une 600-chevaux de la marque « Tacot and Co » bat à Gaillon une voiturette 6 chevaux de Dion, il ne s'ensuit pas qu'elle soit intrinsèquement meilleure. L'examen des résultats obtenus comparativement à l'énergie dépensée fournira au contraire un sûr critérium de leurs valeurs respectives : et la 6-chevaux sera placée devant la 60-chevaux en question dans un classement général.

Donc l'idée est bonne; sa réalisation actuelle est critiquable. La formule $\frac{PV}{S}$ est simple; elle n'est pas exacte. D'une part, en effet, elle suppose que la puissance d'un moteur est proportionnelle à l'alésage, et nous savons à n'en pas douter qu'elle croît un peu plus vite ; d'autre part, elle ne tient pas compte de la résistance de l'air, dont l'importance est capitale.

Une erreur du même genre a valu dans la Coupe Herkomer la victoire à la voiture la plus faible ; les organisateurs de l'épreuve en sont encore aujourd'hui à ergoter et à se demander pourquoi l'application de leur formule les a conduits à un résultat contraire aux prévisions générales.

Eux aussi avaient tout simplement oublié la résistance de l'air, et dès lors, les voitures puissantes et rapides étaient handicapées dès avant le départ.

Les formules sont une excellente chose; mais il faut savoir les établir et savoir s'en servir.

C. Faroux.

LE MEETING DE LUCERNE

Huit canots seulement ont fait le voyage de Lucerne — Un concurrent par course

Décidément, notre collaborateur Faroux avait raison. Nous marchons à la faillite du yachting automobile, si les constructeurs n'y mettent le holà. Le meeting de Lucerne a été une désillusion pour les organisateurs, qui avaient fait l'impossible pour attirer les concurrents, et on peut être sûr qu'il n'aura pas de lendemain.

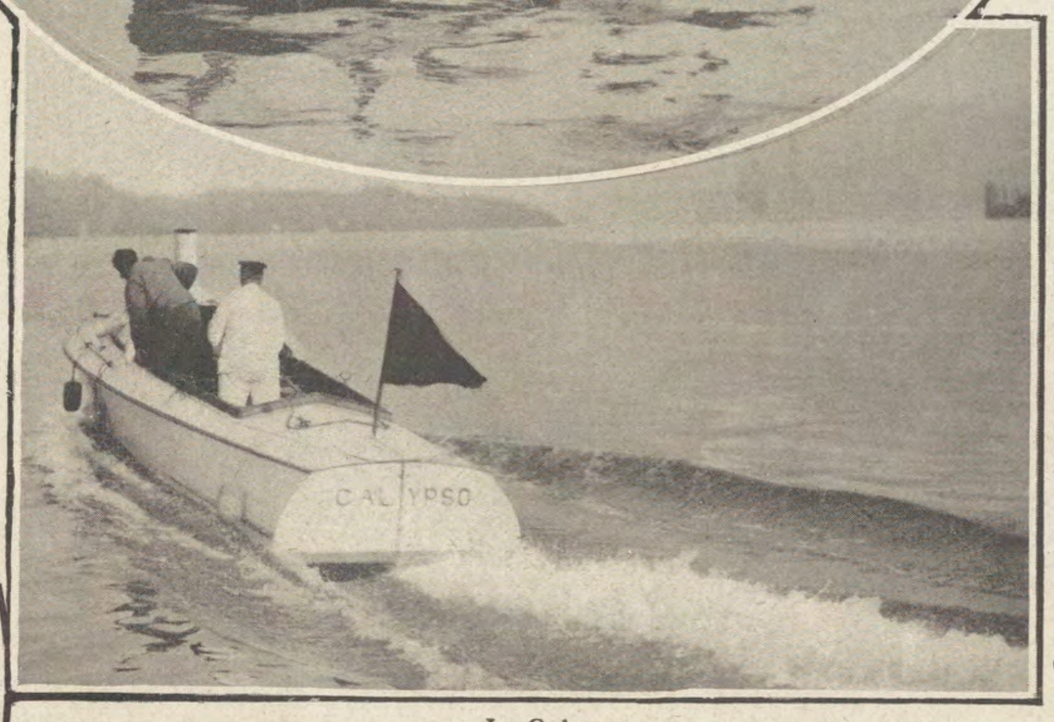
Il y avait là pourtant un avenir pour le sport du canot automobile, dans une suite de meetings se déroulant de lac en lac, commençant au Bourget pour se continuer en Suisse et se terminer sur les lacs italiens.

Il y avait là aussi un débouché pour l'industrie des canots à moteurs. Nos constructeurs ne l'ont-ils pas compris ou faut-il chercher d'autres causes à leur abstention? Toujours est-il que huit concurrents seulement se présentèrent et que la plupart des séries ne réunirent qu'un partant. C'est vraiment un peu maigre.

Le meeting d'Evian aura-t-il plus de chance? Espérons-le pour l'honneur du sport!

J. M.

La Rapière,
à M. Tellier, qui a fait walk over, dans la course des racers.



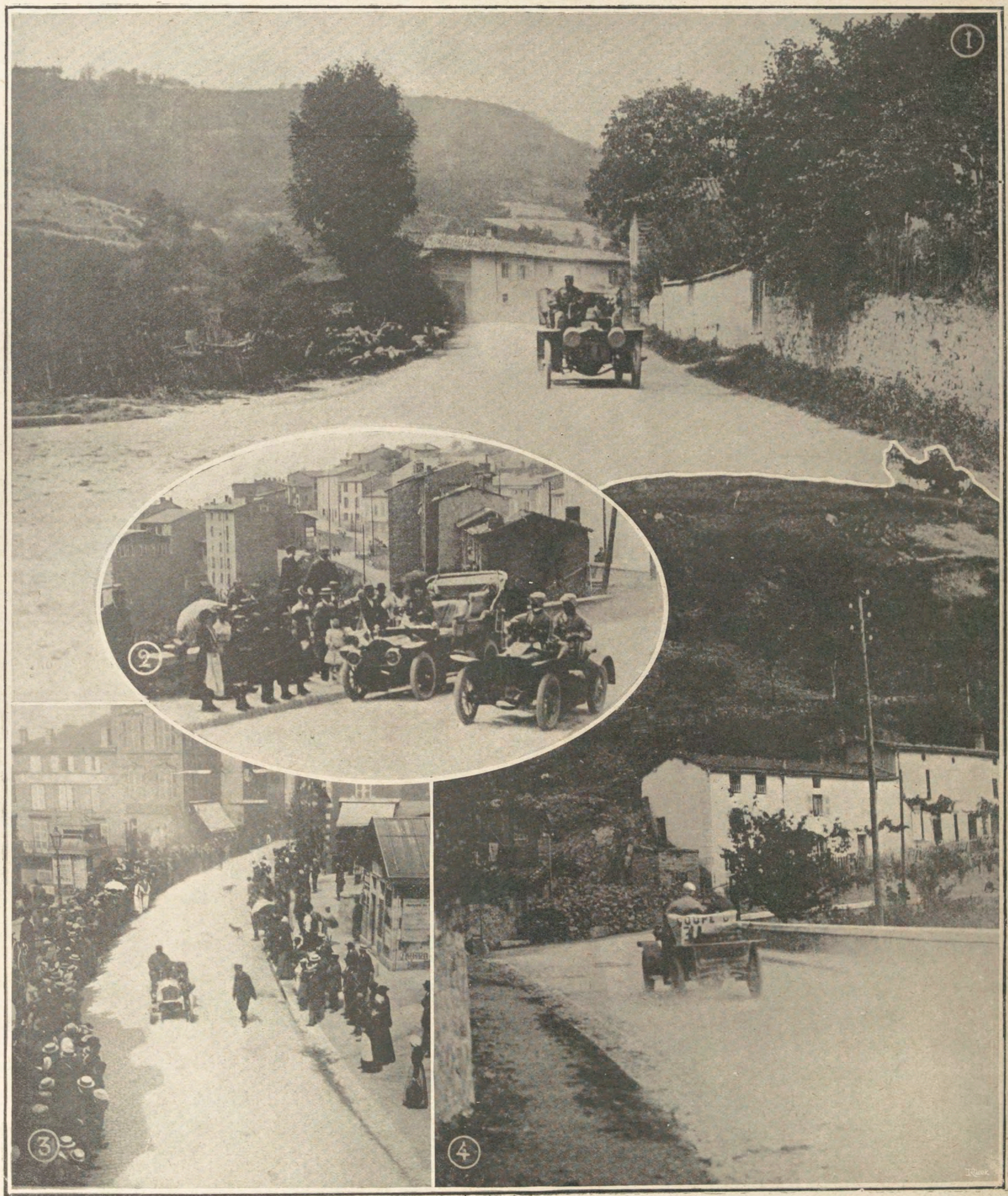
Le Calypso,
à M. Crucq, gagnant de la 2e série des cruisers ; va se rencontrer à Evian, avec son vieil adversaire Pérignon.

L'Excelsior VIII.
à M. Celle, gagnant de la 2e série des cruisers ; attend toujours un adversaire qui le fera pousser un peu.

Les canots au mouillage à Lucerne.
Les lacs suisses, et le lac de Lucerne en particulier, constituent un terrain de lutte merveilleux pour les canots automobiles.

LA COUPE DU *MATIN* [1]

(Photos de notre envoyé spécial.)



(Plaques Lumière).

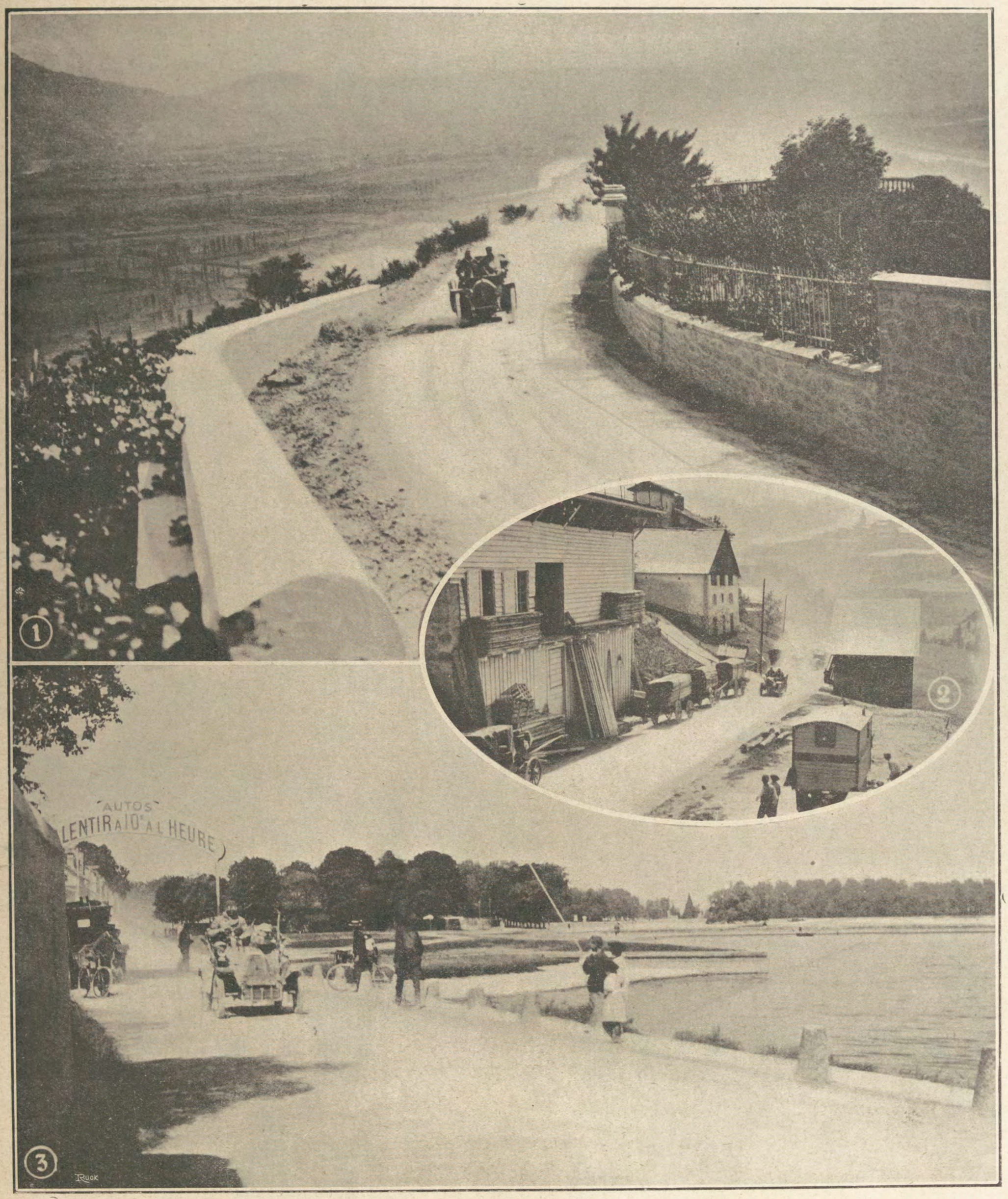
Entre Vichy et Lyon.

1. Dumont, dans la descente de Saint-Thurin. — 2. Sire sur sa Darracq, *passant à Noirétable. Il est arrivé à Paris sans aucun point de pénalisation. — 3. Tiercelin traverse Thiers. — 4. Bardin, sur sa* de Dion, *dans les gorges de Noirétable. Les voitures* de Dion-Bouton *se sont parfaitement comportées. Quatre d'entre elles ont terminé, sans pénalisation.*

Quand paraîtra ce numéro, les concurrents de la Coupe du *Matin* seront, depuis plusieurs jours, rentrés dans leurs foyers. Nous reviendrons, la semaine prochaine, sur les dernières étapes de cette grande épreuve. Contentons-nous, aujourd'hui, de constater le succès qu'elle a remporté. Sur 47 voitures,

(1) Voir les nos 411 à 414.

LA COUPE DU *MATIN*



Entre Lyon et Evian.

1. M. Louis, dans la montée du col du Sappey, à la sortie de Grenoble. — 2. Une lutte acharnée dans la côte de Flumet. — 3. Vrignon (de Dion-Bouton II) passe devant le lac d'Annecy. Quatre voitures de Dion arrivent en tête du classement, sans pénalisation.

parties de Paris, le 2 août, 31 y sont rentrées le 28, après avoir parcouru 6.000 kilomètres, traversé les contrées les plus variées de la France, escaladé les Pyrénées, les Alpes, les monts d'Auvergne et les Vosges, passant, sans repos ni répit, des routes poudreuses de la Provence aux chemins pavés de la Flandre.

LA COUPE DU *MATIN*

De Lyon à Evian.

1. Le tricar de Pons, dans la terrible côte de Flumet. — 2. Une voiture de la catégorie roues, au haut de la côte de Flumet. — 3. Pellisson remet son passavant à la douane, à son entrée dans la zone franche. — 4. La route entre Mégève et Sallanches. Dans le fond, le massif du Mont-Blanc.

Les voitures qui ont résisté à un tel effort, tout à fait en dehors de ceux qui leur sont normalement demandés, ont accompli un véritable tour de force Elles font honneur à leurs conducteurs comme à leurs constructeurs, et nos félicitations doivent impartialement se partager entre eux.

Nous publions aujourd'hui les photographies prises, par notre envoyé spécial, dans les étapes Vichy-Lyon, Lyon-Aix-les-Bains et Aix-les-Bains-Evian.

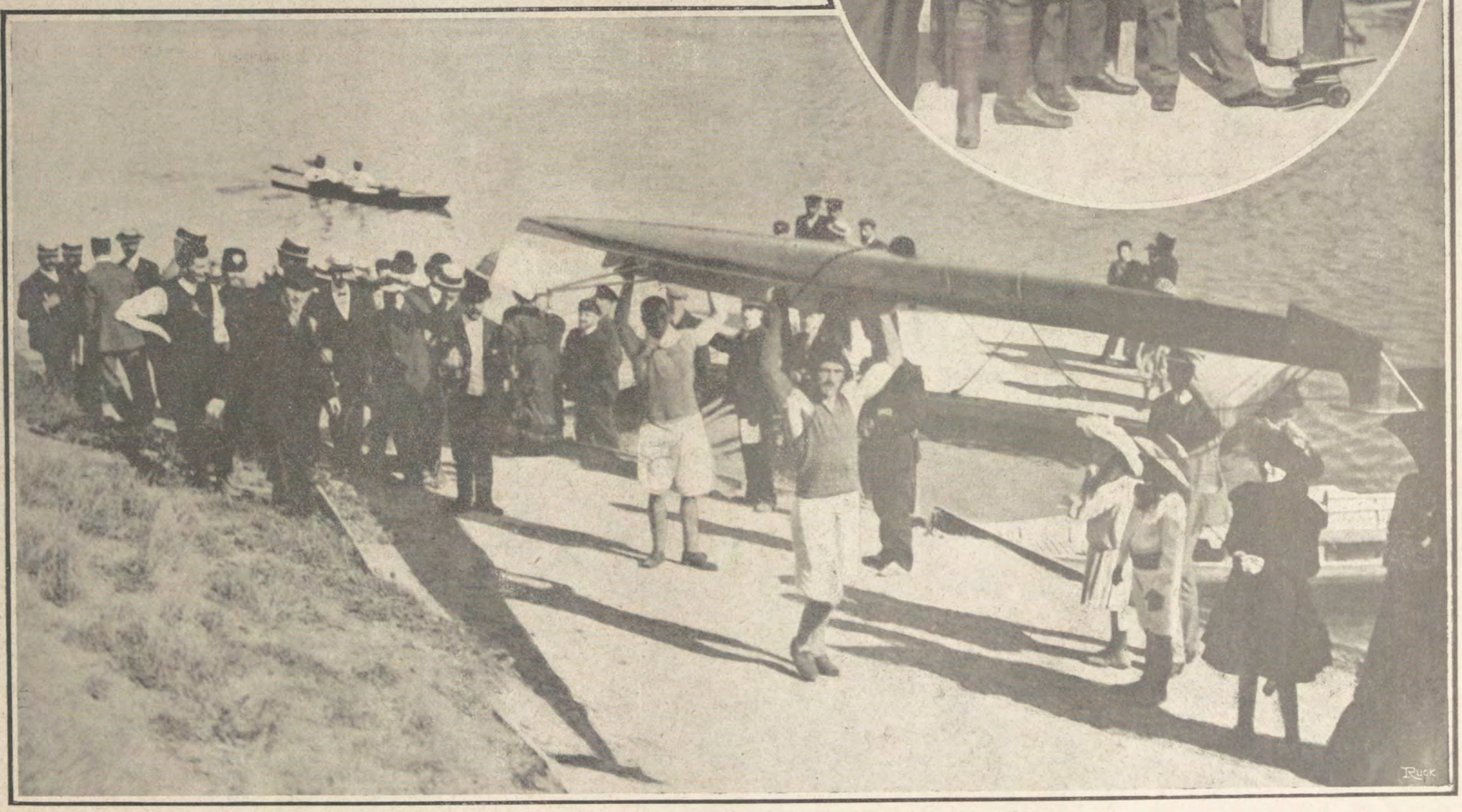
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE D'AVIRON

Le 4 de pointe du Rowing-Club.

Le Championnat à quatre rameurs de pointe, est revenu à l'équipe R. C. de France, composée de Pichard, Reguera, Gaffet et Paul, battant le S. C. de Dunkerque.

M. Hoveman,

du Rowing-Club, juge à l'arrivée.

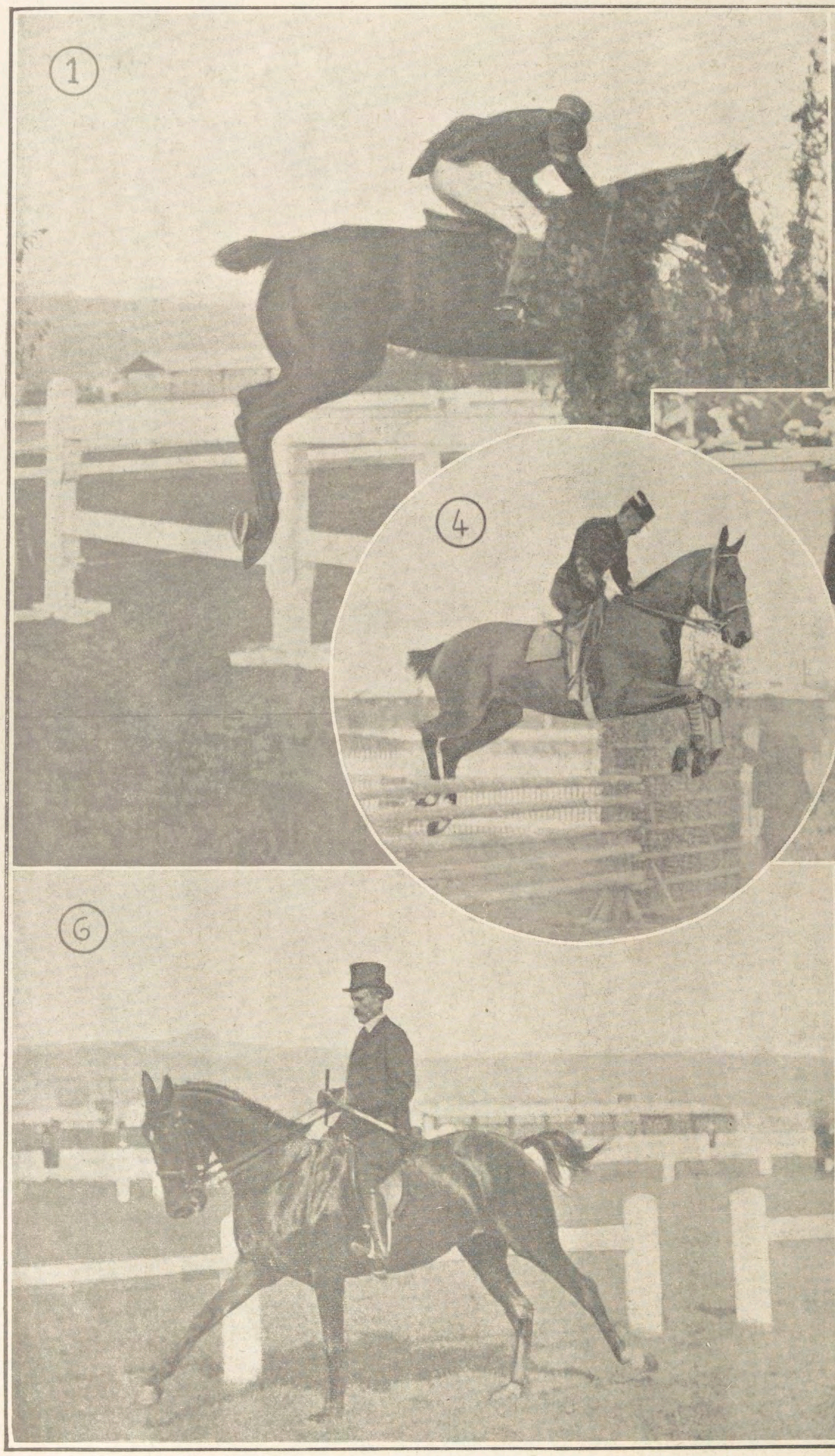


Après la victoire.

Les vainqueurs du Championnat à deux rameurs de pointe, Vincent et Langlois, du S. C. de Dunkerque, sortent leur canot de l'eau.

Les Championnats de France d'aviron se sont disputés le 26 août, dans le bassin d'Asnières. Les meilleures équipes de France s'y rencontraient. Delaplane, dont nous donnons le portrait en hors-texte, s'y est encore couvert de gloire, en remportant le Championnat à un rameur.

LE CONCOURS HIPPIQ



LE PREMIER CONCOURS HIPPIQUE DE TR

1. M. Leclerc gagnant du Grand Prix de Trouville-Deauville montant Black Fly. — *2. La distribution des prix aux officiers lauréats du Prix de la Plage. — 3. M. Dupart gagnant du Prix de Trouville, montant* Merelli, ex-Cybèle *au Comte de Bourbon Chalus. — 4. M. Marey-Monge, lieutenant au 31e d'artillerie, 4e du Prix de la Plage, montant* Sans-Gêne *à M. Le Bigot, lieutenant au même régiment. — 5. M. Carion, 3e du Grand Prix de Trouville-Deauville,*

Sous les auspices de la Société Hippique française et sous la présidence du baron du Teil de Havelt, s'est disputé, les 23 et 26 août, le premier Concours hippique de Trouville-Deauville. Le programme, rédigé par le compétent M. Boitelle, a obtenu le plus vif succès. Les épreuves se déroulèrent dans ce cadre merveilleux qu'est le champ de

L DE DEAUVILLE

(Photos de notre envoyé spécial.)

E-DEAUVILLE. — QUELQUES GAGNANTS

ant Cancan, *à M. Aubry.* — *6.* Amazone *1/2 sang, par Lagrange p. s. et Sentinelle, 1re du co ıcours de chevaux de selle présentée par M. Blandin, M. Godefroy.* — *7. M. de Bompard, lieutenant-instructeur à l'Ecole de St-Cyr, 1er du Prix de la Plage, montant* Fridah, *et M. de Reinach-Weerth, enant au 13e hussards, montant* Pic, *2e du même prix.* — *8.* Bayadère, *j. b. b. par Harley et l'Oriflamme, à M. Ballière 1re du concours de dressage.*

es. La partie des pistes située devant les tribunes avait été utilisée pour la présentation des chevaux de selle et les sauts d'obstacles. Les gagnants ont été M. Dupart, dans le Prix de Trouville; le lieutenant Bompard, dans le Prix de la Plage, et M. Leclerc, dans le Grand Prix.

LA FÊTE DES SPORTS A GENTILLY

La course des vétérans.

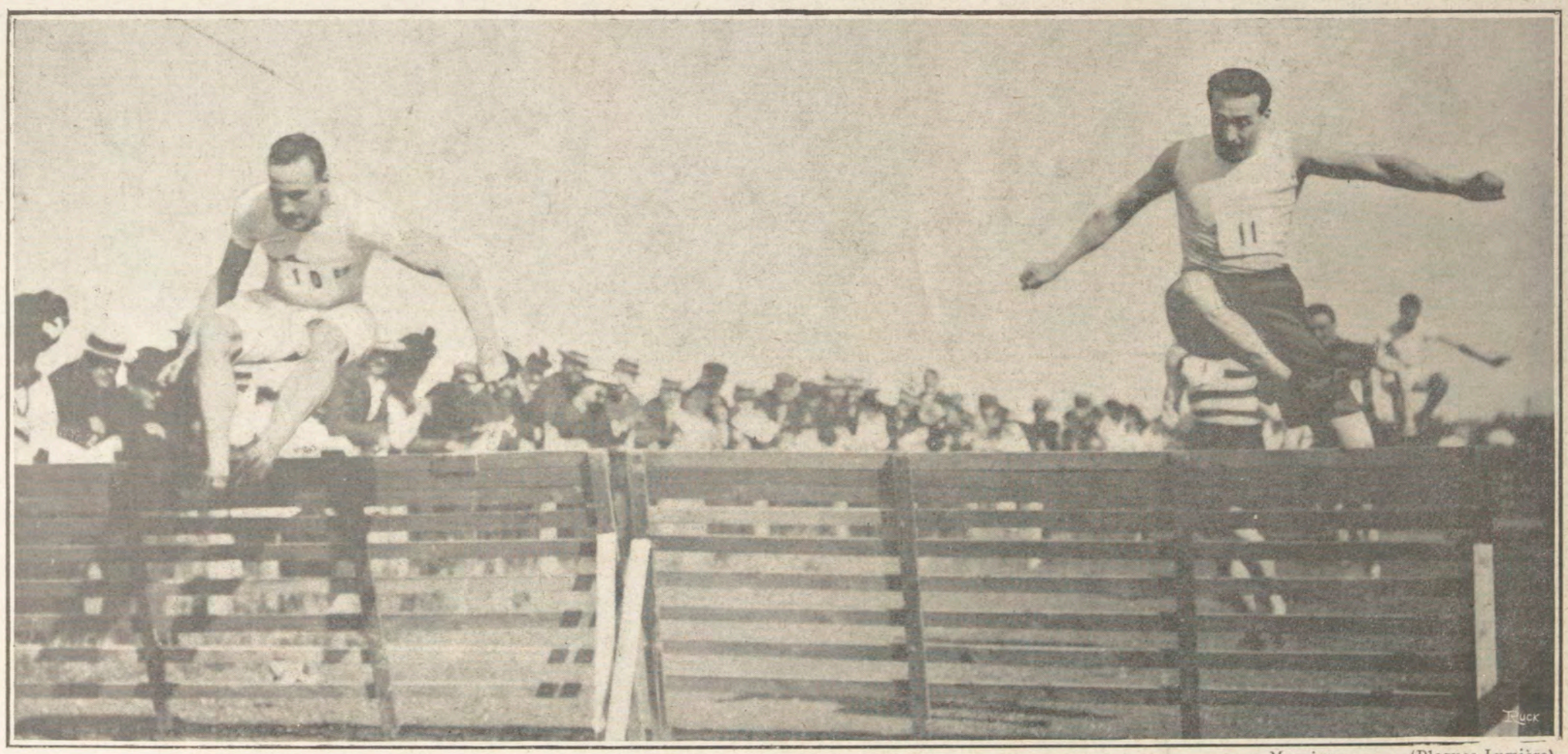
Cette épreuve de 5.000 mètres, où se rencontraient les gloires pédestres d'hier, a été gagnée par Joannet (62) en 17 m. 46 s. 3/5, devant Segers, à 200 mètres, Mathlin, Bagré, etc.

Figniez.

Notre meilleur marcheur, après Fantou, s'est classé second, dans l'heure marche, avec 11 kilom. 805.

Le départ de l'heure.

Siret, Neveu, Orphée et Bouchard prennent le départ de la course de l'heure, gagnée par Siret, couvrant 17 kil. 720 dans l'heure, soit à 210 m. du record. Orphée second avec 17 kil. 700, Verxen troisième avec 17 kil. 425, Bouchard abandonné.



A. Vauconsant — Mosnier (Plaques Lumière)

Le 200 mètres haies.

La course de 200 mètres haies, a donné lieu à une lutte très vive, dont André Vauconsant est sorti vainqueur, en 28 s. 4/5, précédant Mosnier de 5 mètres, Naulot était troisième et Marcel Vauconsant quatrième.

Le 26 août, a été donnée, à Gentilly, la Fête des Sports, revanche des Championnats professionnels disputés le 19 août. De bonnes performances ont été accomplies, mais aucun record n'a été battu, sauf les records de 1 kilomètre et 2 kilomètres marche, par Fantou.

GUIGNARD ET LE FUTUR KAISER

Sur un vélodrome de Berlin, tandis que la musiqu jouait la *Marseillaise*, le prince héritier a publique ment félicité et récompensé un coureur français

Le dimanche 19 août 1906 a été marqué par un événement qui, san avoir passé inaperçu dans les milieux sportifs, me paraît loin d'avoir eu le retentissement qu'il méritait. A l'issue d'une importante course cycliste disputée sur le vélodrome de Steglitz à Berlin, un coureur français qui était sorti vainqueur de l'épreuve s'est vu féliciter à récompenser publiquement par le prince héritier de l'empire d'Allemagne, en même temps que la musique entamait une vibrante *Marseillaise* et qu'une couronne aux couleurs françaises était remise à Guignard, car c'est de lui qu'il s'agit.

Si notre rôle n'était pas de nous cantonner ici exclusivement sur le terrain du sport et d'éviter avec un saint effroi tout ce qui peut ressembler à une incursion dans le domaine politique, nous pourrions épiloguer à perte de vue sur l'événement. Il est de fait que jamais l'influence de l'évolution sociale marquée par les progrès de l'idée sportive, ne se manifesta avec plus de force et de précision. Voilà une petite cérémonie qui nous semble banale — en tout cas sans intérêt par elle-même — alors qu'en toute autre circonstance, elle eût suscité des commentaires passionnés dont je préfère vous faire grâce. Merveilleuse influence de cet esprit nouveau qui tend à transformer en combats pacifiques livrés sur le terrain sportif les luttes sanglantes dont hier évoque encore le souvenir que demain peut transformer en réalité !

Mais je m'égare et en rentrant sans plus errer, dans le droit chemin, vous en adresse mes excuses. Le seul objet du présent article en effet consistait à vous entretenir du Grand-Prix, couru il y a eu huit jours dimanche et de son héros, notre compatriote Paul Guignard. Par une bizarrerie souventes fois signalée ici, le sport cycliste qui vit et prospère de l'autre côté du Rhin d'extraordinaire façon, s'accommode presque exclusivement de la course avec entraîneurs. Aux beautés plus purement sportives des épreuves de vitesse, le public teuton préfère le spectacle impressionnant des batailles du demi-fond avec leurs champions casqués, tels les anciens preux suivant en un fracas assourdissant de tonnerre le vertigineux sillage des monstres mécaniques. Le sprint final d'un Ellegaard ou d'un Poulain n'intéresse que médiocrement le spectateur de là-bas ; ce qui l'émeut, c'est la ronde affolante des hommes qui passent et repassent, comme rivés aux lourdes machines, fétus de paille emportés dans le tourbillon démoniaque de masses d'acier. Ne discutons pas aujourd'hui encore cette préférence, constatons-la simplement.

Guignard à ses débuts.

Guignard débuta en 1894. Il courut Bordeaux-Paris, où il réussit à se classer sixième.

Grâce à elle le Grand Prix de Berlin, à l'origine rencontre de sprinters calquée sur cette épreuve-type du genre qui s'appelle le Grand Prix de Paris, est depuis quelques années devenue une des courses de demi-fond les plus en vue du calendrier vélodromesque allemand. Courue cette année sur 100 kilomètres, distance préférée des organisateurs d'Outre-Rhin, elle réunissait cinq partants dont les plus notoires étaient sans aucun doute le crack national Th. Robl et le stayer français Paul Guignard, qui vient de fournir en Allemagne une jolie saison, battant en dernier lieu le record de l'heure en dépassant dans les soixante minutes la formidable distance de 95 kilomètres !

La présence du futur kaiser donnait à la réunion un cachet tout particulier. Le Kronprinz est, on le sait, un fervent sportsman ; il ne se borne pas à pratiquer avec une ferveur égale l'hippisme et l'automobilisme mais professe aussi un vif intérêt pour tout ce qui touche à la bicyclette. Aussi ne s'est-il pas contenté de faire au Sportpark de Steglitz une courte et protocolaire visite, mais a tout bonnement suivi avec une attention non dissimulée les péripéties du Grand Prix, depuis le coup de pistolet jusqu'au tour d'honneur accompli par le vainqueur portant la traditionnelle couronne de lauriers enrubannée aux couleurs de son pays. La course a d'ailleurs été palpitante ; au début et pendant de nombreux tours Robl eut l'avantage et le public berlinois put croire que son idole allait encore ajouter un triomphe retentissant à la liste déjà si imposante de ses succès. Mais la forme, extraordinaire à l'heure actuelle, de Guignard, alliée au courage dont il a toujours fait preuve depuis les débuts de sa carrière (qui remonte bien, soit dit en passant, à une douzaine d'années), enfin, la maîtrise incontestée de son entraîneur Bertin eurent le dessus et en fin de compte, notre représentant remportait brillamment la course.

A son issue, le kronprinz a fait appeler Guignard et, après l'avoir chaudement félicité, lui a remis, à titre de souvenir, un magnifique porte-cigarettes ciselé. Les mauvaises langues affirment que le prince héritier avait apporté l'objet, avec le secret désir et le ferme espoir d'avoir à le remettre à Thaddeus Robl et non entre des mains étrangères. Mais si la chose est exacte, il convient d'ajouter à sa décharge que, en vrai sportsman, il sut n'en rien laisser paraître.

Quant à Guignard, après une courte apparition à Paris, il est reparti pour l'Allemagne, cette terre bénie des stayers, où il retrouvera ses compatriotes Contenet et Darragon, les Robl et les Dickentmann et leur disputera l'honneur de la victoire et aussi les profits.

VICTOR BREYER.

Le tandem Dangla-Guignard.

Cette équipe-reine était composée du fameux Dangla, qui mourut d'une façon si tragique, dans une course derrière motos, et du tant célèbre Guignard qui, en Allemagne, a remporté triomphe sur triomphe et vient de couvrir la distance de 95 kilom. 025 dans l'heure.

Guignard.

Devant le Kronprinz.

Cette photographie représente le départ de la course gagnée par Guignard le 19 août. Le Kronprinz, qui assistait à la réunion, tint à féliciter lui-même le brillant champion et à lui serrer la main.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

LES FEMMES ET LE BALLON LIBRE

La semaine qui vient de s'écouler a vu un triomphe du féminisme qui a peut-être passé inaperçu des plus ardents défenseurs des droits de la femme. Pour la première fois, un ballon est parti piloté par *une* aéronaute et contenant *une* voyageuse qui recevait le baptême de l'air.

C'est à Mme Surcouf, présidente du groupe des dames de l'Aéronautique Club de France que revient cet honneur. Elle pilotait le *Bengali*, de 600 mètres cubes, et avait pour voyageuse Mlle Gage, secrétaire du même comité.

Elevée des côteaux de Saint Cloud, la courageuse aéronaute, après une superbe traversée de Paris, a atterri à Neuilly-sur-Marne.

L'exemple est maintenant donné. Quelle est l'audacieuse imitatrice qui suivra l'exemple de Mme Surcouf? Nous voulons parler naturellement d'ascensions sérieuses, scientifiques, et non pas d'exhibitions foraines, comme on en voit encore trop souvent ou des malheureuses saps aucune expérience, s'élèvent dans des ballons rapiécés, dont la toile laisse passer le gaz comme une écumoire, avec un trapèze en guise de nacelle.

Mais pour les vraies aéronautes, il manque un encouragement. La coupe créée par la *Vie au Grand Air*, et qui fut deux fois gagnée déjà, s'adressait à de simples voyageuses, dont le rôle se bornait à monter avec un pilote expérimenté. Il y aurait quelque chose à faire pour les femmes-pilote.

F.-A. Wheel.

Le Camion Mors.

UN CAMION DE RAVITAILLEMENT

Le camion 28 HP, 4 cylindres, transmission par chaînes, commandé pour le ministère de la Guerre à la maison Mors, sera employé pour le ravitaillement des forteresses. Il peut porter 3.000 à 3.500 kilos. Il supporte quatre tonneaux métalliques remplaçant les citernes, pouvant se remplir et se vider rapidement.

UN NOUVEL AUTOBUS

Le succès de Montmartre-Saint-Germain-des-Prés a décidé la Compagnie des Omnibus à créer une nouvelle ligne qui rendra de précieux services aux promeneurs. Elle va de l'Hôtel de Ville à la Porte de Neuilly, effectuant le trajet en 21 minutes. Espérons que la Compagnie des Omnibus ne nous fera pas attendre trop longtemps les autres lignes.

L'autobus Hôtel de Ville-Porte de Neuilly.

CYCLISME

DES CHAMPIONNATS, MAIS PAS DE CHAMPIONS

En ce moment, la presse commence à s'élever contre l'abus des championnats. Avez-vous remarqué que sur tous les vélodromes, dans toutes les villes, il ne peut se passer de semaine sans qu'un championnat soit organisé? Après les championnats du monde et de France, on assiste à ceux des coureurs de la 3e et de la 4e catégorie, des divers arrondissements, puis de consolation pour les cyclistes n'ayant jamais gagné de course de leur vie. Evidemment, cela part d'un excellent naturel, mais n'est-ce pas un peu trop galvauder le titre de champion, dont devraient s'enorgueillir seulement deux ou trois hommes dignes de ce nom? Le public d'ailleurs n'en est pas dupe, et préfère assister à des rencontres de coureurs de valeur plutôt qu'à des matches où de médiocres individus se disputent l'honneur d'un titre honorifique. Notre collaborateur, Victor Breyer, prétendait dernièrement dans nos colonnes qu'il ne devrait y avoir qu'un champion, qui posséderait à lui tout seul toutes les qualités requises pour être un coureur hors ligne. Il supprimait même le championnat de demi-fond. Sans aller aussi loin, ne pourrait-on pas sévir et interdire toutes les courses qui ne sont qu'une contrefaçon fâcheuse de réunions revêtues d'un caractère officiel et solennel ?

Jacques Mortane.

Le soldat Chauvet, un glorieux Bol d'Or de 1905.

LE SOLDAT CHAUVET

Le Bol d'Or, la célèbre course de 24 heures, va se disputer incessamment. Parmi les coureurs qui s'y distinguèrent en 1905 et qui ne se présenteront pas cette année, il faut citer, outre Petit Breton, le courageux Chauvet, qui se trouve en ce moment sous les drapeaux.

Il est regrettable qu'il ne puisse participer à la course des 8 et 9 septembre.

UN ACCIDENT DE LORGEOU

Le 16 août, dans une course de demi-fond, à Vichy, Lorgeou, l'excellent stayer parisien, fut victime d'une chute. Il roulait à 70 à l'heure et, malgré la vitesse, eut la chance de n'avoir que quelques écorchures. Notre photographie le représente en train de donner un bain de soleil à ses plaies, sur la pelouse du vélodrome Buffalo.

Lorgeou, qui fut victime d'un accident, à Vichy (16 août).

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 19 au 25 août.

CYCLISME

Dimanche 19 août.

Parc des Princes. — *Scratch* : 1. Dupré, 2. Heller, 3. Thuau, 4. Broka.

Course d'une heure : 1. Walthour (83 kilom. 160), 2. Bruni, (73 kilom. 900), 3. Dussot, 4. Tommy Hall.

Motocyclettes : 1. Guippone, 2. Moreau, 3. Contant, 4. Robert.

Mercredi 23 août.

Buffalo. — 50 *kilomètres* : 1. Walthour, battant Tommy Hall et Dussot se relayant.

Motocyclettes : 1. Barnes, 2. Robert, 3. Contant, 4. Moreau.

ATHLÉTISME

Dimanche 19 août.

Championnats professionnels. Gentilly. — *400 mètres*: 1. Dorlin, 2. Chappuis, 4. Mittelberger (12 s.).

1.500 mètres : 1. Neveu, 2. L. Bessac, 3. Zapf, 4. V. Bessac (4 m. 15 s. 1/5).

Saut à la perche : 1. Mosnier (2 m. 65).

400 mètres : 1. Dorlin, 2. Robert, 3. Martin (54 s. 2/5).

Lancement du poids : 1. Decoville (11 m. 29, record).

Saut en longueur : 1. Robert, (6 m.)

10 kilomètres marche : 1. Fantou (48 m 36 s. 1/5, record), 2. Figuiz, 3. Defaye.

1 heure : 1. Orphée (17 kilom. 682), 2. Bouchard (17 kilom. 482), 3. Millot, 4. Thonon.

AVIRON

Dimanche 19 août.

Championnats de Paris. — 4 rameurs seniors : 1. R. C. de Paris, 2. C. N. de France.

2 rameurs seniors : 1. C. N. de France, 2. R. C. de Paris.

1 rameur senior : De la Plane, 2. Boissière.

1 rameurs débutants : S. N. Basse Seine (row-over).

8 rameurs seniors : 1. S. N. Basse-Seine, 2. C. N. de France.

AUTOMOBILE

Lundi 20 août.

Meeting de Lucerne. — Racers : 1. La Rapière.

Cruisers. — 1re série : Mendelssohn, 2. Abeille III. — *2e série* 1. Excelsior VIII. — *3e série* : 1. Calypso, 2. Pompero, 3. Excelsior IX.

HIPPISME

Dimanche 19 août.

Deauville. — *Grand Prix de Deauville* (2.600 m.) : 1. Maintenon, a M. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Punta Gorda, 3. Glouglou II. (8 partants.)

Lundi 20 août.

Deauville. — *Grand Steeple-Chase* (4.700 m.) : 1. Moulin Neuf, à M. Balsan (Seddon) ; 2. Bara, 3. François. (7 partants.)

Mardi 21 août.

Deauville. — *Prix de la Touques* (1.000 m.) : 1. Second Sight, à M. Vanderbilt (Ransch) ; 2. Musotte, 3. Interlaken. (10 partants.)

Grand Handicap (1.600 m.). — 1. Champ d'Or, à M. Ephrussi (Stern); 2. Tagliamento, 3. Novio. (15 partants.)

APRÈS LA COUPE DE LIEDEKERQUE

Il nous paraît intéressant de revenir un peu sur les performances de certaines voitures ayant participé à la Coupe de Liedekerque.

La maison Ariès, qui n'en est plus à compter ses succès, n'avait pas craint, seule de toutes les marques françaises, d'engager trois voitures 18 HP de 95 millimètres d'alésage, en tous points semblables aux voitures de cette force livrées aux clients.

Une de ces voitures, avec une carrosserie double-phaéton, véritable voiture de tourisme, est arrivée, sur les 430 kilomètres de ce circuit accidenté, à réaliser une moyenne de 70 kilomètres à l'heure, couvrant les 5 tours avec moins de 8 minutes d'écart.

Ces chiffres en disent long et sont une nouvelle confirmation des récentes victoires de l'Ariès à Ostende, au Circuit de la Meuse, au Critérium Belge, et à Rouen.

ATHLÉTISME

LE SPORT FAIT LA RECETTE

Les coureurs à pied professionnels ont constaté avec un certain orgueil que leur journée de championnats avait rapporté à la caisse de leur fédération une somme importante. Etant professionnels, ils s'en sont félicités discrètement. En de pareilles circonstances, les amateurs se livrent à des sarabandes échevelées et emplissent pendant une semaine les colonnes des quotidiens du compte rendu de leurs opérations financières.

Les chiffres de ces derniers sont en général plus élevés que ceux des professionnels : leur public est plus enthousiaste, sans doute et plus riche. Toutefois les recettes de la course à pied n'atteignent jamais ce taux éminent qui révèle un grand et incontestable succès. On s'aperçoit, à les compter, que le « gros public » ne s'est pas encore dérangé pour voir des athlètes fouler une piste en herbe ou lancer à des distances variables des objets de formes diverses.

Ce spectacle pourtant est souvent passionnant, il n'en faut pas douter. Pourquoi n'est-il pas suivi ? On pourrait en donner plusieurs explications subtiles. La plus forte, à mon sens, est aussi la plus simple : si le peuple n'inonde pas en foule les portiques de la Croix-Catelan et autres lieux consacrés, c'est qu'on ne l'y a point convié par une publicité suffisante.

Fernand Bidault.

Les concurrents du challenge inter-sous-officiers de Toul.

LE CHALLENGE DE FLEURET DE TOUL

La semaine dernière, un tournoi de fleuret s'est disputé, réunissant les sous-officiers de la garnison de Toul. Les éliminatoires n'avaient laissé pour la finale que trois concurrents par régiment. Le classement individuel a donné la victoire au sergent-major Frache, devant le maréchal des logis Sauvageot, l'adjudant Luciani, etc...

UN CHAMPIONNAT DE MARCHE

De Carterets à Cauterets s'est disputé le 5 août le championnat de marche des guides. Le trajet est de 50 à 55 kilomètres. Le vainqueur, champion de 1904, a remporté la victoire, battant son record d'il y a deux ans de 24 minutes. Il a fait le temps invraisemblable de 5 h. 37 m. En déduisant de ce temps les trois arrêts obligatoires de 5 minutes à chaque contrôle pour l'examen médical, cela donne le temps net de 5 h. 22 m.

J.-M. Bordenave, arrivé 1er au championnat des guides.

HIPPISME

A PROPOS DU CONCOURS HIPPIQUE DE TROUVILLE

Un succès sportif de plus à l'actif de Trouville. C'est la création d'un concours hippique due à l'intelligente initiative des municipalités de Trouville et de Deauville. Cette idée a pleinement réussi et obtenu un vif succès auprès des nombreux sportsmen qui se trouvent actuellement réunis sur la côte normande. Organisée sous l'étiquette de la Société hippique Française, son distingué président, le baron du Teil du Havelt avait accepté la présidence du comité, dont le président d'honneur est M. Ruau, ministre de l'Agriculture.

Le programme était dû à la compétence de M. O. Boitelle, l'aimable commissaire général du concours, et son élaboration fut parfaite.

Les épreuves de sauts d'obstacles ont également été fort réussies.

Parmi les principaux lauréats des concours de dressage, il faut citer les chevaux de MM. Ballière, Maurice de Basly, Rézier, Viguier. Hodau.

Concours de chevaux de selle : Propriétaires ayant obtenu les premiers prix : MM. Blaudin, Paguy, Prion, Thibaut, Carey, de Gastebled, Hodau.

Enfin les gentlemen qui prirent part aux épreuves de sauts d'obstacles furent nombreux et dignement récompensés. Citons parmi eux: MM. Daguilhon-Pujol, comte de Kerkaradec, Chantelonp, Duport, H. Leclerc, comte de Bourbon-Chalus, comte d'Orgeix, E. de Royer, Torvenstein, Wignolle. Bompard, X. Riant, Denfert-Rochereau, Haentjens, etc.

Paul Mégnin.

Moulin Neuf

Le saut du drop à Deauville.

LE GRAND STEEPLE DE DEAUVILLE

Le Grand steeple de Deauville a été disputé le 20 août. Il est revenu à Moulin Neuf, qui a battu Bara de quatre longueurs et François de six longueurs. Après s'être tenu, au début, derrière Bara et Mea Culpa, il se rapprochait au deuxième tour pour se détacher à la haie finale et gagner avec une ridicule facilité.

UN ÉTALON LANDAIS

Mouscar, à M. d'Avezac de Castéra, à Angoumé (Landes), est un étalon poney landais, âgé de 5 ans et mesurant 1 m. 24. Cette race, que l'on ne rencontre qu'aux environs de Dax, est très rare et Mouscar en est l'un des plus beaux échantillons. Nous ne saurions trop attirer l'attention de nos lecteurs sur la finesse de formes de ce poney.

Mouscar, étalon poney landais, de 1 m. 24.

L'usage de la corde en montagne

La corde est une sauvegarde pour les alpinistes, mais elle n'est pas une providence. Il faut l'employer avec discernement et connaître les limites exactes de son pouvoir. En certains cas, elle constitue un vrai danger. Sachez parfois renoncer à sa sécurité trompeuse.

Le piolet et la corde sont les outils professionnels indispensables aux montagnards. Mais si le premier constitue une aide individuelle de tous les instants, utile en tout état de cause et d'un maniement simple, le second, en revanche, est une aide collective, intermittente, d'un emploi très délicat et dont l'alpiniste n'usera qu'avec discrétion.

Les néophytes sont portés à croire que la corde est une providence sans cesse en éveil qui autorise, en les rendant inoffensives, les plus folles équipées. Elle n'est qu'une sauvegarde propre à augmenter la sécurité d'une colonne en multipliant les chances de succès, en divisant les risques. Grâce à elle le bon marcheur fait bénéficier de son expérience les camarades plus faibles, dont il corrige les maladresses ou les défaillances individuelles, désormais sans effet. Et l'idée seule qu'il peut compter sur le point d'appui des solides gaillards qui l'encadrent, rassure l'inquiétude du débutant énervé, incapable d'arriver par ses propres moyens.

La corde est utile tant que la collectivité se trouve en mesure de réparer instantanément les fautes d'un seul; elle cesse de l'être, donc elle devient dangereuse, lorsque, impuissante à les atténuer, elle risque d'en devenir la victime. Toute la question consiste à connaître la limite exacte de son pouvoir et à quel moment précis, l'alpiniste devra, malgré les apparences, avoir le courage de renoncer à son emploi périlleux. Ce problème, d'ailleurs, ne se pose guère que dans des cas exceptionnels, au cours d'ascensions inédites ou hasardeuses accomplies sans guides; et c'est précisément pourquoi il importe de s'y arrêter.

Mais s'il est bon de réagir contre l'abus de la corde en certaines circonstances critiques, il est juste de proclamer une fois de plus sa nécessité absolue en thèse générale. Sur la neige, elle sert à traverser collectivement des glaciers crevassés et à longer des pentes redressées. Sur le rocher elle sert à gravir individuellement des murailles et à escalader des cheminées.

La corde pour tous La prudence la plus élémentaire commande de s'attacher avant d'aborder un glacier quel qu'il soit. Même inutile, cette sage précaution constitue une sécurité morale. Elle ne retarde aucune-

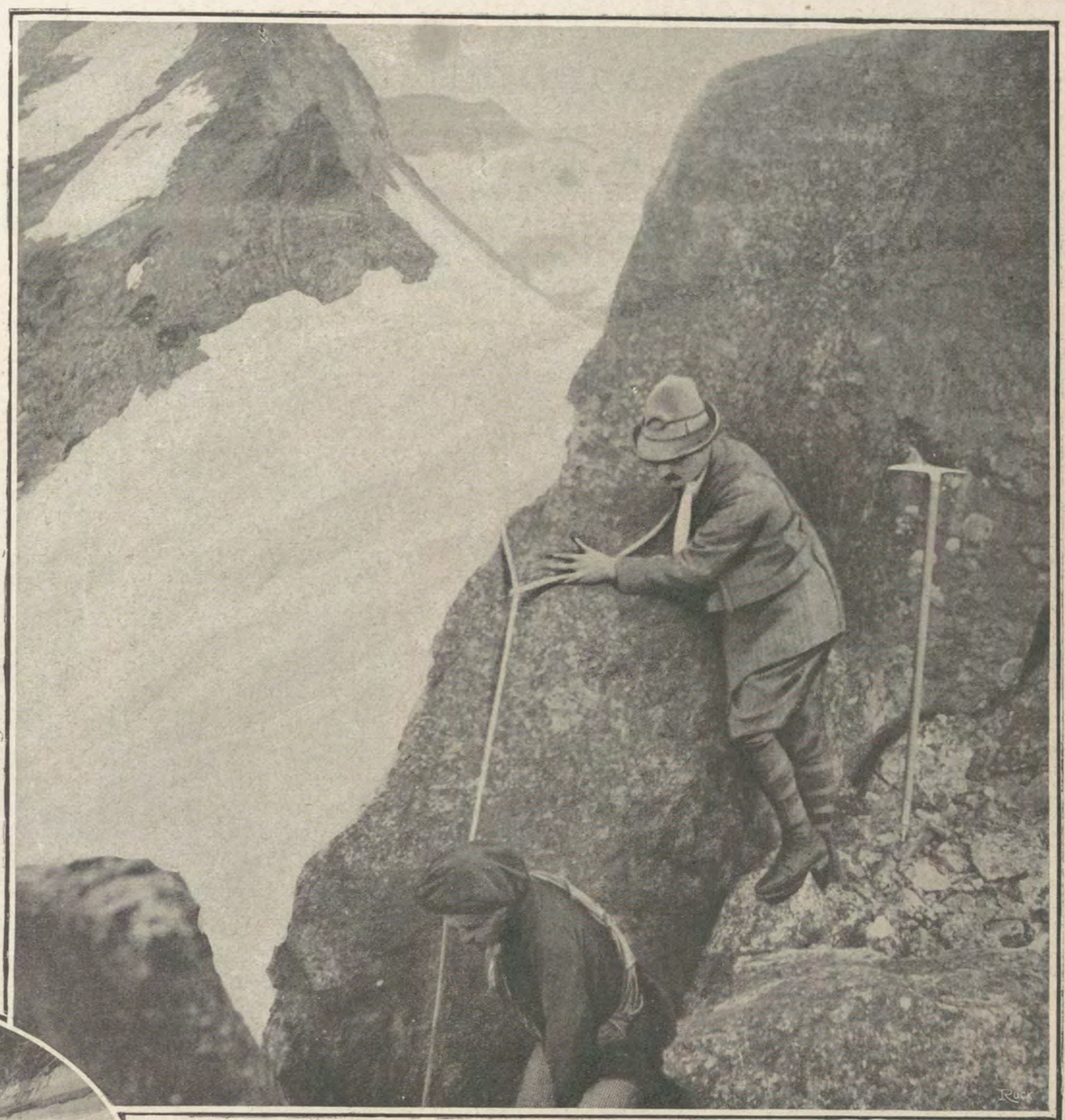
L'ascension des pics.
L'emploi de la corde est très délicat. Si son abus devient un danger en de nombreuses circonstances, en thèse générale, on peut déclarer qu'elle est d'une nécessité absolue pour traverser les glaciers et escalader les pentes escarpées.

ment la manœuvre, elle l'accélère, la régularise, la simplifie en la réduisant à un petit nombre de gestes toujours pareils. Libéré de toute inquiétude sur ses forces personnelles, déchargé de toute initiative au bénéfice du leader, seul responsable de la direction, chacun marche à sa distance, dans les mêmes traces, sans à coups, entraîné par celui qui le précède, talonné par celui qui le suit. Quant aux crevasses qui, aux yeux du profane, constituent le danger principal, le grand alpiniste les considère comme des pièges trop grossiers. Il les contourne respectueusement quand elles sont ouvertes ou à demi comblées, et sait deviner à la consistance de la neige, à son aspect bleuâtre celles qui sont prêtes à céder sous son poids.

La corde pour les faibles.

La question du rocher est beaucoup plus complexe. Il faut tenir compte non seulement de son inclinaison, mais encore et surtout de sa nature, de sa structure, de sa stabilité, de son état présent suivant l'heure, le temps et la saison. Une escalade presque verticale, au long d'une impressionnante paroi granitique est moins redoutable, malgré les apparences, qu'une douce grimpette sur un calcaire poli ou sur les lamelles promptes à s'effeuiller d'un schiste perfide, et la présence du verglas dans des aspérités ordinairement accueillantes, peut rendre impraticables les prises les plus élémentaires. Ici interviendra l'instinct du montagnard.

L'écart normal de 5 mètres entre chaque grimpeur ne pourra être conservé. La rapidité de la pente ne permettra pas à la collectivité, déjà mal assurée par elle-même, de corriger les fautes d'un seul. Il s'agit maintenant d'une série d'efforts individuels, décisifs, indépendants de toute collaboration étrangère. Il faudra donc opter entre deux partis : renoncer à la corde si l'équipe est absolument sûre d'elle-même ou bien l'employer individuellement pour ceux de ses membres qui se sentiraient hors d'état de s'en passer.



Une descente périlleuse.
Accrochée à un pic, la corde permet de descendre, sans danger, au fond des crevasses. Il faut en user avec la plus grande prudence.

Sur un lac de glace.
Il faut s'attacher avant d'aborder un glacier. Une couche de neige peu solide recouvrant les crevasses peut céder sous le poids des ascensionnistes.

Alors le guide gagnera un point d'appui solide et large d'où il lancera la corde à ses compagnons qui, successivement, se feront tirer pour le rejoindre et recommencer plus haut. Cette manœuvre, indiquée par la prudence, a l'inconvénient d'attarder la colonne dans les mauvais passages où, à défaut du danger matériel de l'avalanche, rôde toujours le moral de l'énervement. A la descente, le guide expédiera successivement ses compagnons — en commençant par le porteur, s'il y a lieu — et descendra le dernier, en doublant la corde autour d'un rocher dont il aura vérifié la solidité.

L'emploi de la corde dépend de la valeur et du nombre des touristes, de mille circonstances accessoires. Et c'est la fin qui justifie les moyens.

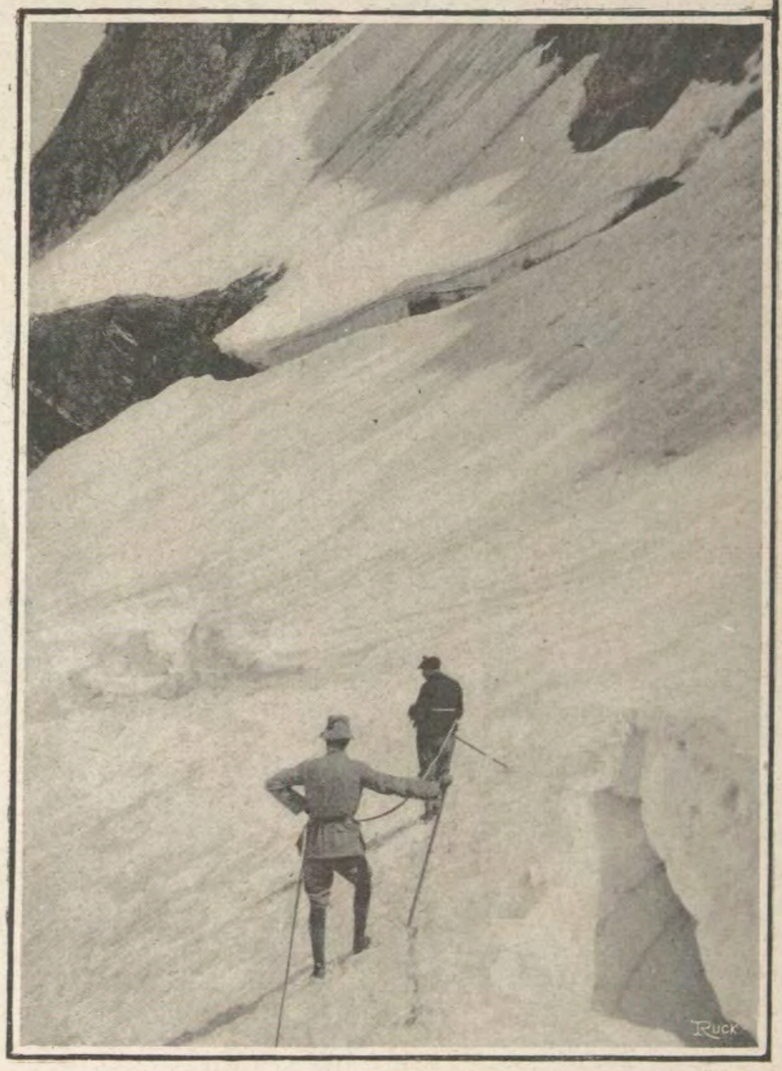
Mais il est des cas où il doit être rigoureusement banni, sous peine de provoquer les pires aventures : dans les couloirs exposés aux avalanches, on doit être sûr de son cœur, de sa tête, de son pied, défier le vertige, la fatigue, la peur, posséder les réserves de sang-froid, de patience et de ruse capables de surmonter les plus formidables obstacles, connaître à fond l'art de ramper, de se coller, de s'agripper aux rocs les plus lisses.

La corde à six sous le mètre.

Nous donnerons plus tard des renseignements techniques sur les types adoptés par les divers Clubs alpins, français, anglais, allemands et italiens, sur le pliage, le mode d'attache. La façon de nouer (nœud double, en huit, nœud du batelier, du tisserand, du marin). Nour examinerons aussi la question si controversée du nombre de personnes propres à constituer efficacement une cordée, et qui varie, selon les auteurs, de deux à cinq.

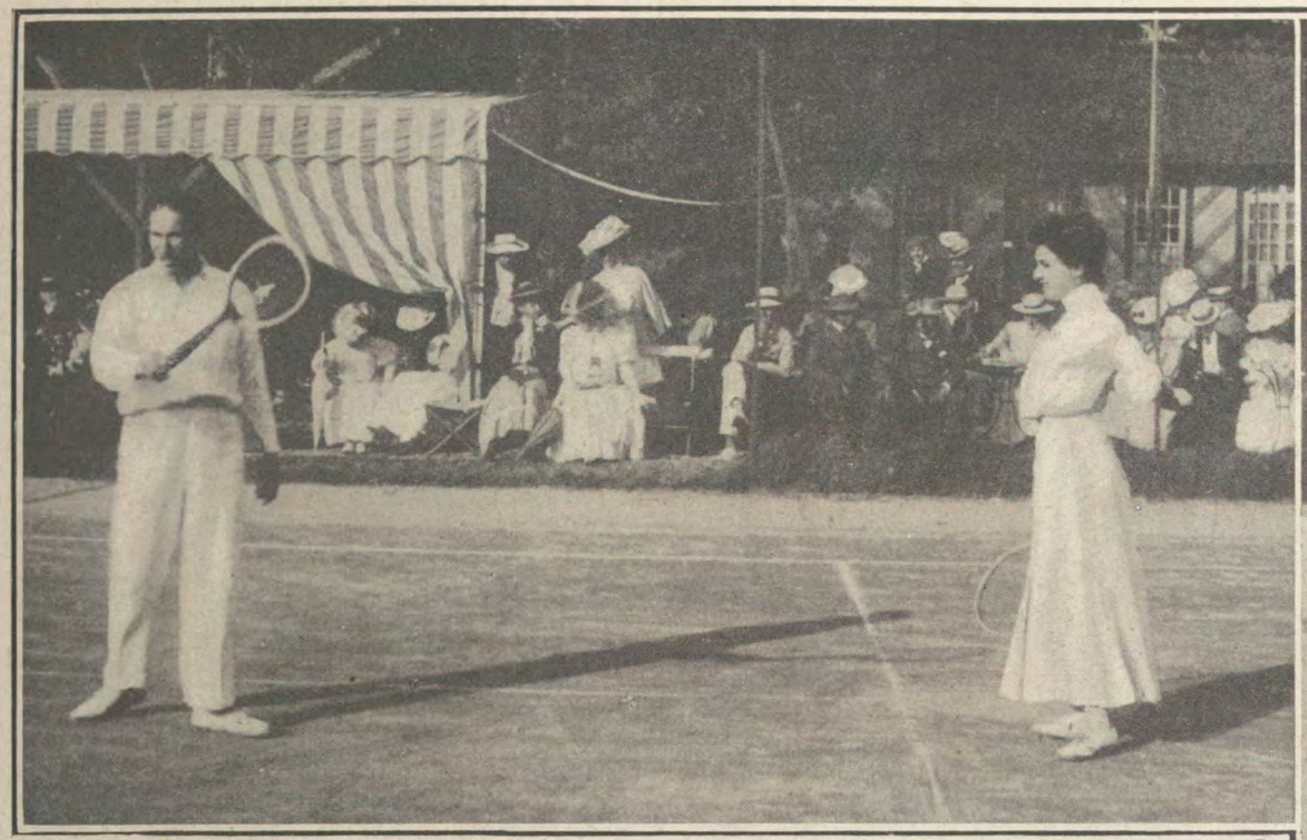
Nous avons simplement voulu montrer une fois de plus quels services inappréciables peut rendre à des hommes un simple bout de chanvre qui, avec une épaisseur de 10 millimètres et un poids de 58 grammes au mètre, possède une résistance de 550 kilogrammes ! Si nous avons surtout insisté sur les dangers de son abus, c'est à bon escient et en vertu des principes consacrés par la sagesse des nations, à savoir qu'il n'y a point de remède universel et que le mieux, parfois, est l'ennemi du bien.

HENRY SPONT



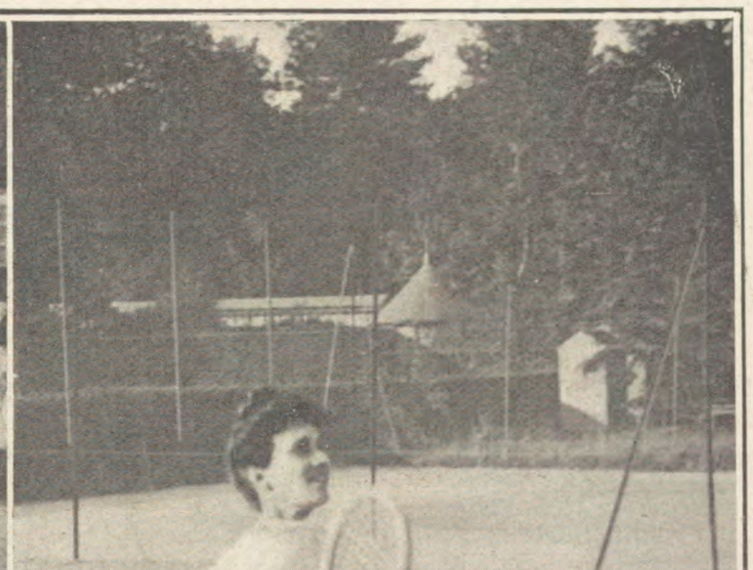
Une ascension difficile.
Chacun marche à sa distance, dans les mêmes traces, sans à-coup.

LE TOURNOI DE TENNIS D'ETRETAT



Muhr et miss Cassel.

Cette équipe homogène a triomphé dans le handicap doubles mixte, battant, dans un excellent style, tous les joueurs qui lui étaient opposés.

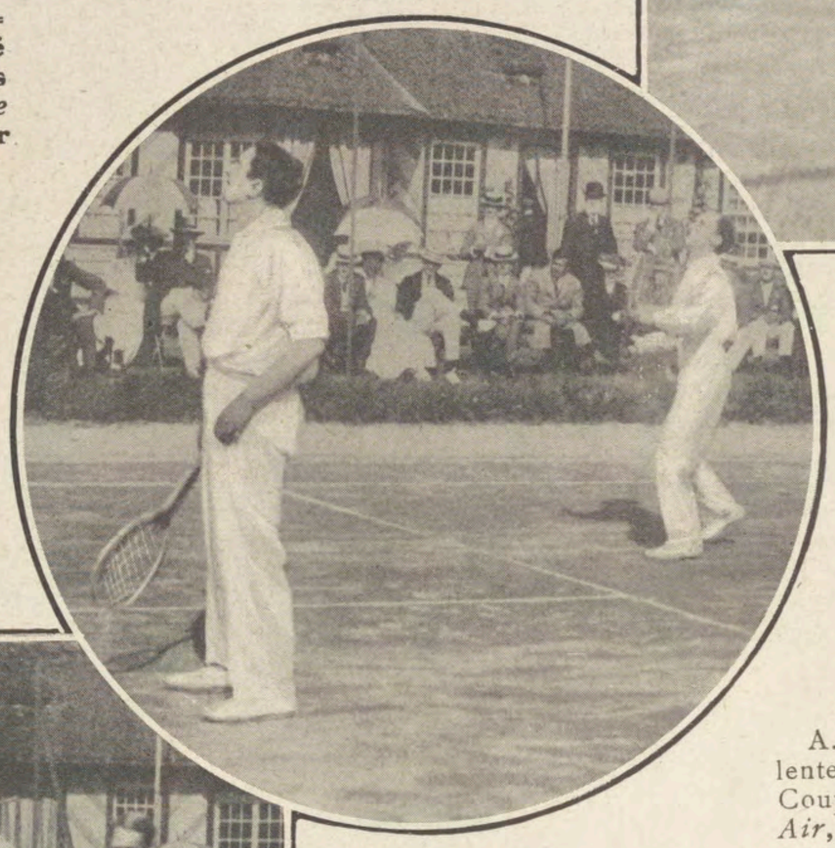


Miss Cassel,

gagnante de la Coupe de la Vie au Grand Air, *battant la tenante, Mlle Domange.*

Ainsi que chaque année, le tournoi de tennis d'Etretat a remporté un vif succès ⁂ Plus de 250 joueurs étaient engagés ⁂ La Coupe de la *Vie au Grand Air* a été remportée par miss Cassel

Le tennis, sport élégant par excellence, fait passer chaque année d'agréables journées au nombreux public qui vient, loin de Paris, respirer l'air d'Etretat. Les joueurs y sont nombreux et les spectateurs qui viennent en foule aux parties du tournoi applaudissent avec complaisance aux prouesses des combattants, qui sont la plupart du temps leurs amis. C'est donc devant un public bienveillant que se déroulent les diverses parties du programme. Aussi, beaucoup de débutants, comptant malgré tout sur un succès, se décident-ils sans timidité à s'engager. Cette année, 250 engagements avaient été recueillis. Dire que la quantité suppléait à la qualité serait certainement exagéré : quelques joueurs de mérite s'y distinguèrent en effet, mais nombreux étaient ceux qui auraient pu s'abstenir.



Germot et Muhr.

Ont remporté brillamment le Championnat doubles messieurs, après une jolie lutte avec les deux joueurs anglais Rhodes et Harrisson.

A. Muhr, actuellement dans une forme excellente, a eu raison de Rhodes dans le Prix de la Coupe. Le Challenge de la *Vie au Grand Air*, superbe objet d'art que détenait Mlle Domange depuis l'an dernier, est devenu la possession de miss Cassel. La partie fut très disputée et, malgré les regrets d'en voir déposséder Mlle Domange, nous ne saurions trop féliciter Miss Cassel pour son jeu fin et gracieux. Le championnat doubles messieurs a été gagné par l'excellente équipe Germot et Muhr qui trouva une belle résistance de la part de Rhodes et d'Harrisson.

L'équipe Rhodes et Harrisson.

Ces deux excellents joueurs ont été battus dans le Championnat doubles messieurs, par Germot et Muhr, mais ont pris leur revanche dans le handicap.

En somme, beaucoup de sport et d'excellent sport, tel est le résultat de cette semaine d'Etretat qui, du 15 au 20 août, troubla tant d'esprits de joueurs et de tenniswomen. Nous les retrouverons sous peu, les uns et les autres sur les courts de Dinard.

JACQUES MORTANE.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Au lieu d'attendre à la fin de l'année, comme nous l'avions fait jusqu'ici, nous avons préféré, pour faciliter les recherches, établir une table des matières à la fin de chaque semestre.

Nous adresserons gratuitement, à ceux de nos abonnés qui nous en feront la demande, la table des matières de la Vie au Grand Air *du premier semestre de 1906. Tous nos lecteurs peuvent se la procurer dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra, contre la somme de 0 fr. 25.*

SUR LES BORDS DE LA TOUQUES

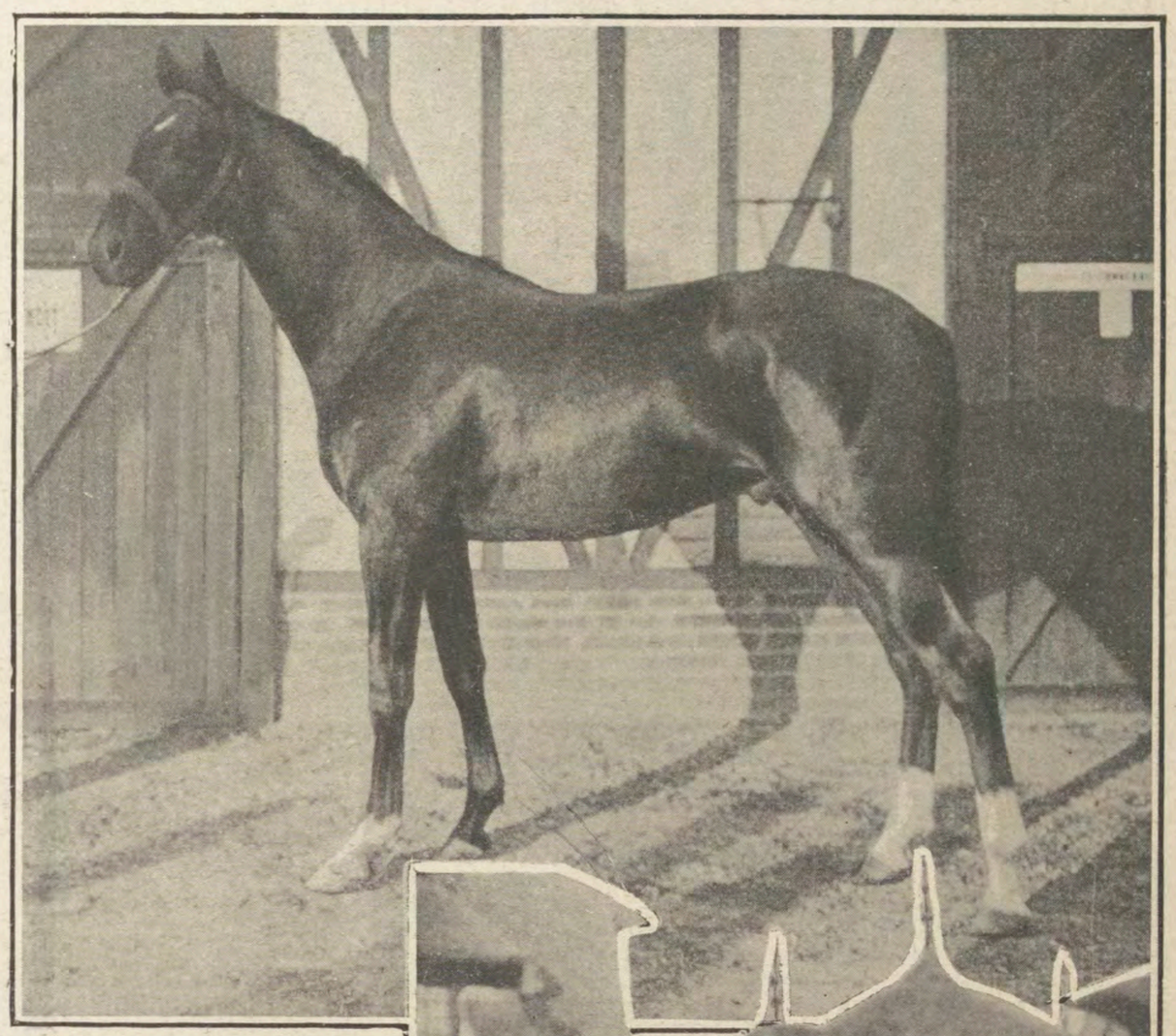
Le marché de yearlings deauvillais constitue un des gros attraits de la « Season ». Il y eut encore cette année des enchères sensationnelles ; on a remarqué un ensemble de production absolument supérieur, qui ne justifie pas l'inégalité des prix atteints.

Les ventes de yearlings de Deauville ont marqué, cette année, des points extrêmes : jamais on n'a acheté plus cher, jamais on n'a moins acheté. Elles furent le triomphe du snobisme et des coteries, en même temps que la récompense de gros sacrifices; elles furent aussi l'effondrement d'élevages consciencieux qui, à défaut de relations cossues, n'ont ni le courage de battre la grosse caisse, ni le désir de s'abaisser à la platitude des offres. On a payé des prix insensés les étiquettes de certaines maisons, la marque d'une fabrique qui ne fait pas mieux que d'autres, et l'on a couvert d'or les pedigrees. Les animaux gras ont eu leur succès habituel, de façon à bien dégoûter de leur sincérité les éleveurs qui ont l'horreur du truc, c'est-à-dire des soupes, bouillies et autres empâtages.

Et cependant, alors que nous étions entre gens de cheval, dans la cour d'un des établissements de vente, nous fûmes unanimes à reconnaître notre impuissance absolue à distinguer le bon cheval du mauvais parmi les centaines de yearlings qui nous entouraient. A peine aurait-on osé condamner les ratés, la nature, sous diverses influences, ayant soudain des ressauts inattendus, un de ces bonds favorables par lesquels elle procède, dit-on.

L'expérience des ventes apprend que ceux qui ont payé les yearlings de trop gros prix, se sont toujours brûlé les doigts ; pourtant, cette illusion demeure que certains animaux sont d'avance des élus, que l'on peut escompter leur carrière, et qu'il ne faut reculer devant aucun gros chèque pour les acquérir. C'est le cas ou jamais d'écrire la formule de folles enchères. Il me semble que l'on fut vraiment fou, cette année; on fut surtout injuste, ébloui devant les uns, muet et aveugle devant les autres. Si le budget a augmenté, par contre, les écuries de spéculation sont profondément touchées par la disparition du ring; il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les propriétaires riches prétendant faire vivre leurs écuries sur les prix eux-mêmes, et à ce que les autres disparaissent. L'état de choses créé par M. Ruau favorise donc les grands de ce monde et écrase les petits. Les éleveurs qui ne sont pas situés sur les sommets ont perdu leur petite clientèle; leurs animaux sont restés pour compte. Les chevaux qui se vendaient de quatre à huit mille francs, n'ont pas trouvé preneurs à cent louis, tandis que les animaux de cinq cents louis ont doublé de prix.

Chaque année, nous voyons que les bons gagnants venus des ventes de yearlings sont sortis de chez X... Y... et Z. On dirait même que dame Fortune se fait un jeu de cet imprévu. L'éleveur récompensé de ses soins par cet heureux hasard — car c'en est toujours un que d'élever un bon cheval — est aussitôt un homme qui possède une manière, un secret. La référence ne porte point sur un ensemble de production, sa constance, mais sur le fait de l'animal à tam-tam dont la nature a gratifié le naisseur. Un



Sea-Sick, du haras du Perray.
Pn. b., par Elf et Saf-Saf, acheté 24.000 francs, par M. Vanderbilt.

Gambaiseuil, du haras du Perray.
Pn b. b., par Saint-Damien et Gracieuse, acheté 19.000 francs, par M. Vanderbilt.

Une famille de sportsmen.
Le marquis de Ganay, le comte André de Ganay et le comte Gérard de Ganay, trois assidus des ventes de Deauville.

seul petit crack aide à placer tout le lot au triple et au quadruple de ce qu'on aurait jamais pu rêver auparavant. Il est si difficile de se faire une opinion sur un poulain que l'acheteur se raccroche à toutes les branches pour sauver son jugement qui se noie au milieu de ce débordement de poulains. Les quinze ou vingt acheteurs font tous ouvrir les mêmes portes, non seulement celles des animaux d'un haras récemment favorisé ou toujours en vogue, à tort ou à raison, mais aussi de haras dont on ne voit jamais luire un gagnant dans le firmament du turf, et qui, cependant, conserve une immarcescible renommée. On est hypnotisé par des noms, par des origines ; l'acheteur subit cette idée fixe que la Providence est avec les uns et contre les autres, alors que toute heure de notre vie nous enseigne que l'imprévu est le grand maître.

Prétentieuse, du haras de la Râpée.

J. b., par Winkfields Pride et Orgueilleuse, demi-sœur de Prestige, qui a été retirée à 23.000 francs.

Le contenu mystérieux. Oui, de parti pris, on ne fera pas ouvrir le box où se trouve le bon gagnant de l'avenir, tandis que régnera l'excitation contagieuse devant tel animal qui ne verra jamais un champ de courses.

Plus j'assiste aux ventes deauvillaises, plus je trouve incompréhensibles ces fureurs entremêlées d'indifférence pour des sujets qui mériteraient cependant de bonnes enchères. « Il y en a trop, on ne peut tout voir », répondent les acheteurs. Aussi, regardent-ils toujours les mêmes et ont-ils de communs désirs qui les conduisent à payer des poulains selon la fantaisie des concurrences et des rivalités.

Nous avons vu donner vingt-cinq et trente mille francs pour des pouliches très ordinaires, et rester sans une enchère de belles pouliches, tout aussi bien nées, mais dont l'origine était moins anglaise ou moins à la mode.

La mode ! La mode pour tout ce qui est des poulinières anglaises. Comme si elles valaient mieux que les nôtres ! M. Edmond Blanc va battre le gagnant du Derby anglais avec le fils d'une poulinière française.

Ajax, Finasseur, Génial, Gouvernant sont issus de poulinières nées en France, et nous tombons dans ce panneau que pour bien acheter il faut mettre la main sur les produits de juments anglaises. Les haras suivent le mouvement : on supprime les juments françaises, on offre toutes les chances aux juments anglaises, alors que seuls ont de la durée, de la résistance les chevaux trempés de sang français.

Il y a deux ans, Le Sagittaire était relégué dans les non-valeurs. Le voilà aux nues pour avoir fait Maintenon. On nous dit un « Sagittaire » comme on nous aurait dit jadis un « Dollar ». J'estime beaucoup l'étalon du Rabey, ce fut un excellent cheval et il peut être un excellent étalon. Mais pourquoi exagérer tout et toujours. Pourquoi se faire une montagne, un Himalaya, des noms de grands étalons anglais. A côté des bons Flying Fox. n'en voyons-nous point de déte tables? Croyez aussi qu'il y aura d'abominables Florizel et d'exécrables Persimmon que laisseront loin derrière eux des produits de nos bons chevaux qui n'ont pas la vogue aujourd'hui et qui l'auront demain. On cite toujours la course d'Holocauste contre Flying Fox parce qu'elle peut être l'exemple par excellence de l'erreur de nos emballements pour tout ce qui est étranger.

Nous pourrions ajouter — et cela est bien de circonstance — la défaite de deux grands chevaux anglais, Pretty Polly et Fingandel par Presto nous pourrions citer Prestige, dont personne ne voulut ; parce qu'il était par Le Pompon. Chaque année, sur les chroniques nous relevons un Merlin ou un Presto, à côté de l'enchère sensationnelle qui aura le petit accident, bienheureux quand ce n'est pas dans le rond, déjà sous le marteau même, que quelques connaisseurs découvrent une tare incurable, gratifiée d'une enchère de mille louis.

Mais il est certain que l'état de choses institué par M. Ruau a aggravé ces inégalités de traitement ; il fait pencher entièrement la balance du côté des grosses fortunes et des numéros à effet, qui, chacun le sait, ne sont point toujours les meilleurs.

SAINT-GEORGES.

LES HORS-TEXTE DE *FERMES & CHATEAUX*

TOUTE personne s'abonnant avant le 15 octobre à *Fermes et Châteaux* recevra gratuitement 5 magnifiques gravures en couleur, montées sur des papiers feutre artistiques, toutes prêtes à être encadrées et constituant une décoration originale et économique pour les rendez-vous de chasse, la salle de billard, le cabinet de travail, etc. Evoquant les scènes de la vie rurale, si pleines d'éternelle poésie, ou fixant l'image d'animaux superbes, elles présenteront une double valeur d'art et d'utilité.

Fermes et Châteaux est la seule revue pratique de la vie à la campagne qui, en même temps qu'elle est la plus belle et la plus luxueuse publication du monde, indique à ceux qui la suivent comment ils peuvent améliorer leur villa, leur jardin ou leur domaine et en accroître le bien-être ainsi que le rendement.

WILD KING SON, SETTER ANGLAIS.
SPÉCIMEN DES HORS-TEXTE DE FERMES ET CHATEAUX.

L'abonnement à *Fermes et Châteaux* ne coûte que 12 francs par an, donnant droit en plus des 5 gravures ci-dessus à une série de 12 gravures hors texte par an et à de superbes primes, dont on trouvera la nomenclature dans le numéro actuellement en vente dans toute la France.

Ce sont là un effort considérable et de grands sacrifices que s'impose cette revue ; mais ils sont justifiés par le plus grand et le plus précieux des succès. Les publications Pierre Lafitte réalisent ainsi un organe unique consacré à la vie de la campagne.

Envoi franco d'un spécimen contre 0 fr. 50.

Le Sportsman et la Finance

Les sports ne font pas seulement passer le temps, ils l'absorbent surtout à cette époque de l'année. La plupart des lecteurs de la *Vie au Grand Air* pensent actuellement à tout autre chose qu'à leur portefeuille de valeurs et cependant, ils ne devraient jamais perdre de vue la surveillance de cette fortune mobilière, dont les modifications sont continuelles. Il s'agit de leur bien-être, de la plus ou moins grande facilité de vivre selon leurs goûts !

C'est pourquoi nous insistons aujourd'hui sur la probabilité d'un événement financier prochain qui intéresse certainement plusieurs de nos abonnés et en vue duquel il faut prendre des mesures presque immédiates.

Il s'agit de la conversion prochaine des deux emprunts japonais 6 o/o émis à Londres pendant la guerre d'Extrême-Orient. Les sports nous rapprochent plus de l'Angleterre qu'on ne croit et c'est dans le monde des sports, qu'on rencontre en France le plus d'amateurs des habitudes anglaises, des vêtements de Londres et aussi des valeurs adoptées par nos voisins. Nous avons la preuve que plusieurs de nos correspondants ont souscrit à ces emprunts 6 o/o japonais, nous devons les prévenir.

Le gouvernement du Mikado a passé à cette époque par les deux conditions que lui imposaient les banques anglaises, mais il se sentait plus fort que son crédit et que sa réputation dans le monde. Aussi, il eut la prudence de se réserver le droit de convertir à partir du 1er avril 1907 à la condition d'en avertir six mois à l'avance.

Ces deux emprunts profitant des conditions nouvelles qu'ont faites au Japon ses succès militaires diplomatiques et économiques, ont remonté au dessus du pair, et, comme ils sont remboursables au pair, leur remboursement constitue une perte pour les porteurs de titres. Si, comme il est très probable, le gouvernement japonais se décide à user de la faculté de conversion au 1er avril prochain, il est tenu d'en avertir les porteurs avant le 1er octobre, c'est-à-dire avant la fin du mois courant.

Nous brûlons, et l'on peut prévoir que l'annonce de la conversion ramènera plus près du pair le cours des emprunts 6 o/o qui n'avaient plus à toucher que deux coupons pleins, ceux du 1er octobre et du 1er avril prochain.

Les porteurs de titres ont donc tout avantage à profiter des cours actuels des emprunts 6 o/o pour les vendre et pour les remplacer par les emprunts intérieurs 5 o/o, dont les cours sont encore au-dessous du pair. Ces emprunts sont au nombre de trois :

Emprunt intérieur japonais, monopole des tabacs 1re et 2e séries.

Emprunt intérieur, Chemins de fer japonais.

Emprunt intérieur japonais de travaux publics.

Tous sont remboursables au pair par tirages au sort, ce qui éloigne pour les acheteurs aux prix actuels toute possibilité de perte. Ils sont négociables en coupons de 100 et de 500 yens (250 et 1.250 francs) et jouissent d'un large marché. Ils répondent donc aux conditions de sécurité et de rendement élevé que nous recherchons pour les portefeuilles de nos lecteurs. Aussi, nous les recommandons d'une façon générale et nous les indiquons comme un placement avantageux aux abonnés de la *Vie au Grand Air* qui n'ont pas de titres japonais et qui recherchent pour leurs disponibilités un emploi sûr et lucratif. Aux personnes qui nous le demanderont, nous donnerons, sur ces titres, les renseignements les plus complets.

Ce que nous venons de dire des emprunts japonais est une preuve de plus de notre indépendance et de notre éclectisme. Nous n'aimons pas, en général, les fonds d'Etats, mais nous recommandons ceux qui sont bons.

D'ailleurs, nous continuons à conseiller les obligations des grandes entreprises d'utilité publique, et particulièrement celles des affaires Mexicaines, qui prennent un magnifique développement. On trouvera dans la *Revue internationale des valeurs de placement* tous les détails utiles les concernant.

Parmi les valeurs destinées à une forte plus-value, nous indiquons les actions de la *Compagnie industrielle du platine*. C'est une valeur russe qui fait exception, à cause de sa situation particulière. Les mines sont situées dans l'Oural, loin des centres d'agitation, et la société jouit à peu près d'un monopole de fait, puisqu'elle produit 60 o/o de la production mondiale du platine. Ainsi, pendant que tout le groupe russe subissait une baisse énorme, ces actions se maintenaient à des cours privilégiés. Elles détacheront un coupon de 12 fr. 50 en octobre et l'on fera bien d'en acheter entre 340 et 350 francs.

C'est nous qui avons été les premiers à recommander en France les valeurs de terrains du Canada, et si nous avons recommandé la Hudson's Bay vers £ 36 et 40, nous en avons carrément déconseillé l'achat lorsque cette action était aux environs de £ 80 à £ 85, en contradiction avec certaines maisons de Banque qui ont continué à recommander cette valeur pour attirer, en même temps, l'attention sur des valeurs de terrains spéculatives de l'Amérique du Sud.

Nos clients ont réalisé de très beaux bénéfices sur les actions de la Hudson's Bay et aujourd'hui celles-ci viennent, comme nous l'avions prévu, de reculer assez fortement, c'est-à-dire de 15 à 20 livres sterling; nous constatons avec plaisir le bien fondé de nos conseils.

Quant aux valeurs de terrains dans la République de l'Equateur, il s'agit de s'entourer d'une grande prudence à leur égard, surtout de ne pas se risquer dans des spéculations de terrains de villes qui sont toujours plus hasardeuses que les affaires de terrains agricoles.

Nous avons recommandé l'achat des actions de la *fabrique de chaussures Frauenfeld* à 565 francs, prix d'émission, — elles cotent aujourd'hui 600 à 610 francs à la Bourse de Genève. A ce prix, on peut encore les acheter — il y a encore de 40 à 50 francs à gagner par titre.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Une grosse économie à faire sur ses pneus ✗ Le contrôleur de pression Michelin et Cie ✗ Sa description ✗ Son usage ✗

Le pneumatique est, en automobile, un accessoire très cher. Encore convient-il, en raison même de sa cherté, de ne pas accroître cette dépense déjà trop lourde par une utilisation défectueuse.

Or nous savons — et si nous l'ignorions, nous trouverions chaque jour des preuves nombreuses de ce fait — que 90 o/o des chauffeurs roulent avec des pneus insuffisamment gonflés.

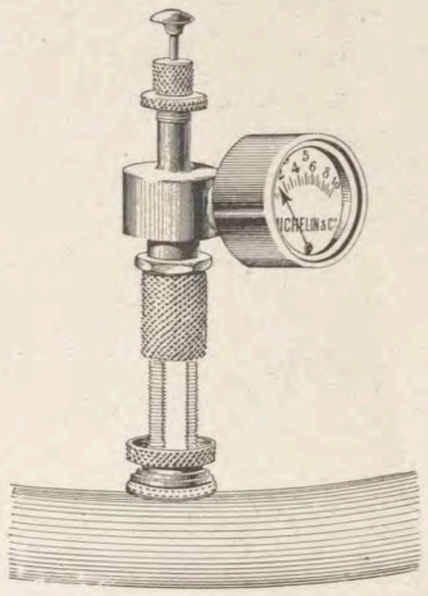
Nous avons affirmé à de très nombreuses reprises que, si les prescriptions de notre tableau de gonflage étaient rigoureusement observées, les pneus feraient certainement un tiers d'usage de plus qu'ils ne font.

En effet, si, malgré nos conseils, on ne donne pas à ses pneus une pression correspondante à leur type et à la charge qu'ils supportent, c'est parce qu'on a une mauvaise pompe, ou bien qu'on craint sa peine, ou surtout qu'on a peur de faire éclater ses pneus s'il survient une augmentation de température.

Nous négligeons absolument les deux premiers cas; dans le premier, il n'y a qu'à faire l'acquisition d'une pompe honnêtement et intelligemment construite, et dans le deuxième, à surmonter sa paresse.

Dans le dernier cas cependant, le mal est plus grave parce qu'il procède d'un préjugé et qu'il puise sa source dans cette affirmation absurde que, par suite de la température extérieure, la pression du pneu peut augmenter jusqu'au point de le faire éclater. Or, nos pneus sont construits de telle sorte qu'aucune pompe existante, pas même nos pompes Michelin, qui cependant sont établies sur les meilleures données et fournissent un rendement supérieur à toute autre pompe qu'on puisse trouver dans le commerce, n'est susceptible de les porter à une pression telle qu'une augmentation de température considérable puisse provoquer un éclatement.

Le problème consiste donc à disposer d'un moyen simple, pratique, rapide de s'assurer de la pression contenue dans les pneus. Ce problème nous l'avons résolu par la création de notre Contrôleur de Pression Michelin et Cie.



Contrôleur de pression.

L'appareil que nous présentons aujourd'hui, et que montre la figure ci-contre, a le gros avantage d'être à la fois très robuste et très précis. Il est, d'autre part, d'un volume excessivement réduit et, rangé dans sa boîte, il a sa place tout indiquée dans le caisson de toute voiture. Il pare ainsi aux difficultés qui se présentaient jusqu'ici pour contrôler d'une façon certaine et pratique la pression de ses pneus. La seule ressource qu'on avait, en effet, était de sortir la pompe du caisson, de visser la poignée au sommet du piston, de visser le tuyau au corps de pompe, puis au corps de valve, et enfin de manœuvrer de telle sorte, qu'on obtienne par l'immobilité de l'aiguille du manomètre, une indication qui équivale à la pression intérieure du pneu. Tout cela était très compliqué, nous en convenons. Aussi, absolument pénétrés de l'importance d'une vérification fréquente et de la nécessité de fournir aux intéressés un instrument qui réponde à leurs besoins, avons-nous établi notre Contrôleur de Pression de telle sorte que son emploi soit aussi commode que rapide.

C'est un appareil plutôt destiné au maître qu'au mécanicien. Nous avons voulu que, même en gants blancs, le propriétaire de la voiture puisse s'assurer en quelques instants de la pression contenue dans ses pneus. Une demi-minute suffit, avec cet instrument, pour connaître la pression d'un pneu. Quel est le chauffeur qui pensera que c'est trop de deux minutes pour s'assurer de la pression des quatre pneus de sa voiture ?

L'emploi de notre Contrôleur de Pression est excessivement simple, puisqu'il suffit, après avoir débarrassé la valve de son chapeau et de son bouchon, de visser sur le nez de cette valve le long écrou molleté qui termine le Contrôleur de Pression. En appuyant ensuite sur le bouton-poussoir, pour décoller l'obus, le manomètre donne instantanément la pression du pneu.

Il n'y a donc aucune raison pour que, avant chaque sortie, le propriétaire de la voiture ne s'assure de la pression exacte de ses pneus. Et à supposer que la bonne pression ne soit pas atteinte, nous n'incriminons nullement le mécanicien, parce que, de très bonne foi, un pneu peut se trouver gonflé à une pression inférieure à celle qu'il devrait avoir. En dehors de toute négligence, nous avons vu qu'un pneu qu'on venait de gonfler à la pression réglementaire pouvait parfaitement laisser échapper une partie de cette pression pour des raisons multiples. D'abord, si le pneu est neuf, il se produit, sous le fait de la pression et du roulement, une augmentation de volume qui est fatale et qui demande à être compensée par un supplément de gonflage. En outre, nous avons vu que l'air étant composé de gaz divers et que l'oxygène ayant un coefficient de filtration supérieur à celui de l'azote, la pression intérieure du pneu peut diminuer en dehors de toute autre cause. Au fur et à mesure que l'on gonfle un pneu en usage, la proportion d'azote augmente à l'intérieur du pneu et les chances de déperdition de pression diminuent.

Il résulte de tout ceci qu'une vérification fréquente est indispensable.

L'appareil que nous présentons aujourd'hui aux chauffeurs est susceptible de réaliser tous leurs désiderata, et nous n'hésitons pas à leur en recommander l'emploi, en leur répétant que s'ils s'en servent couramment et judicieusement, ils peuvent y trouver la source d'une économie excessivement sérieuse dans leur usure de pneumatiques.

MICHELIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* L. JARRIGE